



## **Et komparativt studie af Islands og Grønlands position i forhold til udviklingen af krydstogsturisme i Arktis**

**Hendriksen, Kåre; Karlsdóttir, Anna**

*Publication date:*  
2006

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Hendriksen, K., & Karlsdóttir, A. (2006). *Et komparativt studie af Islands og Grønlands position i forhold til udviklingen af krydstogsturisme i Arktis*. Institut for Produktion og Ledelse, DTU.

---

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# **Et komparativt studie af Islands og Grønlands position i forhold til udviklingen af krydstogturisme i Arktis**



*Af Anna Karlsdóttir og Kåre Hendriksen*



Institut for Produktion og Ledelse  
Danmarks Tekniske Universitet

ISBN NR.: 87-91035-43-0



Forsidebillede: ©Páll Sólnes – Udarbejdet for de nordatlantiske øers samarbejde indenfor turisme.

<b>INDLEDNING</b>	<b>1</b>
<b>1. KRYDSTOGTBANCHENS ORGANISERING OG FORM</b>	<b>3</b>
1.1 Udvikling i skibsstørrelse	3
1.2 Branchens organisering	3
1.3 Organisering af konglomeraterne	4
1.4 Udviklingstendenser i turisternes valg	6
1.5 Rederiernes interne organisering	7
1.6 Relationerne mellem interesseorganisationer og rederierne	10
<b>2. EKSPEDITIONSSKIBENE I ARKTIS</b>	<b>12</b>
2.1 Organisering af ekspeditionsskibe	12
2.2 Ekspeditionsskibenes besætning	13
2.3 Ekspeditionsskibenes turister	14
<b>3. KORTLÆGNING AF RUTENET ISLAND, ØST- OG SYDGRØNLAND</b>	<b>16</b>
3.1 Lande og destinationer	16
3.2 Ruterne og skibsstørrelser	17
3.3 Koblingen mellem lande og destinationer	18
3.4 Udviklingstendenser i rute- og destinationsvalg	19
3.5 Valg af havn og destination	20
3.6 Relationerne mellem rederier og agenterne på de enkelte destinationer	21
3.7 Reguleringsregimet og relationen mellem skib og myndighed	21
<b>4. KONSEKVENSER FOR LOKALSAMFUNDENE</b>	<b>24</b>
4.1 Socioøkonomiske konsekvenser	24
4.2 De sociokulturelle konsekvenser	30
4.3 Favoriseres krydstogsturismen frem for andre erhverv?	31
4.4 Miljø- og naturmæssige konsekvenser	31
<b>5. DE ISLANDSKE DESTINATIONER</b>	<b>34</b>
5.1 Anløb til destinationerne Reykjavik, Grundarfjörður, Ísafjörður og Akureyri	34
5.2 Anløb til andre havne i distriktet	34
5.3 Turisternes forventninger og oplevelser	35
5.4 Socioøkonomiske konsekvenser	38
5.5 Sociokulturelle konsekvenser	43
5.6 Potentialer for lokal erhvervsudvikling	44
5.7 Miljømæssige konsekvenser	44

<b>6.</b>	<b>ITTOQQORTOORMIIT OG NATIONALPARKEN I NORDØSTGRØNLAND</b>	<b>48</b>
6.1	Anløb til destinationen og i distriktet	48
6.2	Turisternes forventninger og oplevelser	49
6.3	Konsekvenser for lokaløkonomien	52
6.4	Befolkningens oplevelse og holdning til krydstogtsskibene	56
6.5	Potentialer for lokal erhvervsudvikling	57
6.6	Natur- og miljømæssige konsekvenser	58
6.7	Ønsker og anbefalinger fra turistkontoret i Ittoqqortoormiit	61
<b>7.</b>	<b>AMMASSALLIP KOMMUNIA</b>	<b>65</b>
7.1	Anløb til destinationen og i distriktet	66
7.2	Turisternes forventninger og oplevelser	67
7.3	Konsekvenser for lokaløkonomien	68
7.4	Befolkningens oplevelse og holdning til krydstogtsskibene	70
7.5	Behov for mere viden	71
7.6	Natur- og miljømæssige konsekvenser	71
<b>8.</b>	<b>SYDGRØNLAND</b>	<b>72</b>
8.1	Anløb til Sydgrønland sommeren 2004	72
8.2	Destinationernes egen vurdering af krydstogsturismen	72
8.3	Samlet vurdering	74
<b>9.</b>	<b>KONKLUSION</b>	<b>75</b>
9.1	Rederier, skibe og turisterne	75
9.2	De geografiske forskelle og samhørighed	76
9.3	De lokale interessenter	76
9.4	Centrale problemstillinger	77
<b>10.</b>	<b>BILAG</b>	<b>82</b>
10.1	Bilag 1	82
10.2	Bilag 2	85
10.3	Bilag 3	86
10.4	Bilag 4	89
10.5	Bilag 5	90
10.6	Bilag 6	92
10.7	Bilag 7	93
10.8	Bilag 8 Oversigt over relevante hjemmesider	96
<b>11.</b>	<b>REFERENCER:</b>	<b>101</b>

## **Billed index**

Billede 1. North Atlantic Discoveries. © Páll Sólnes. Udarbejdet for de Nordatlantiske øers samarbejde om turisme

Billede 2. Queen Mary. [www.madeira-web.com](http://www.madeira-web.com)

Billede 3. Ocean Monarch. [www.navis.gr](http://www.navis.gr).

Billede 4. Polar Star. © US.- Coast Guard.

Billede 5. Zodiac tur med passagerer fra Hanseatic.

Billede 6. Prins Christian Sund.

Billede 7. Maxim Gorkiy i Reykjavik havn, sommer 2004. © Samskip.

Billede 8. Maasdam, Akureyri Havn, August 2005. © Anna Karlsdóttir.

Billede 9. Hårdt vejr

Billede 10. Danmarksstrædet. ©British Antarctic Survey.

Billede 11. Krydstogtpassager ved et taxastop Akureyri, August 2005. © Anna Karlsdóttir.

Billede 12. Kvinder i nationaldragt, Grundarfjörður, August 2005. © Anna Karlsdóttir.

Billede 13. Scener fra en souvenir butik i Akureyri, August 2005. © Anna Karlsdóttir.

Billede 14. Nedtrampning i Arnarstapi, Snæfellsnes, sommer 2003. © Anna Karlsdóttir.

Billede 15. Arkeologiske udgravninger ved Reykholt, Vest Island 2003. © Anna Karlsdóttir.

Billede 16. Fredede områder i Island. © Umhverfisstofnun.

Billede 17. Professor Molchanov ved Grønland. [www.adventure-life.com](http://www.adventure-life.com)

Billede 18. Grønland og afgrænsningen af nationalparken. ©Greenland Tourism.

Billede 19. Multanovskiy [www.eastgreenland.com](http://www.eastgreenland.com)

Billede 20. fra Scoresbysund fjord [www.eastgreenland.com](http://www.eastgreenland.com)

Billede 21. Multanovskiy i Hurryfjorden [www.eastgreenland.com](http://www.eastgreenland.com)

Billede 22. Kejser Franz Joseph Fjord <http://home4.inet.tele.dk/petersm/album.html>

Billede 23. Navneskilt i en fangsthytte. © Nanok.

Billede 24. Hvalros i Young Sund <http://home4.inet.tele.dk/petersm/album.html>

Billede 25. Isbjørn ved Kap Franklin <http://home4.inet.tele.dk/petersm/album.html>

Billede 26. Renovering af gammel fangsthytte. © Nanok.

Billede 27. Kort over Ammasalik distrikt

Billede 28. Årets første skib ankommer til Tasiilaq medio juli © Kåre Hendriksen

Billede 29. Munden af Sermiliq fjor

**Tabel Index.**

Tabel 1. Oversigt over de tre store krydstogt-konglomerater.

Tabel 2. Krydstogtskibe størrelseskategori.

Tabel 3. Oversigt over anløb, pax og havneafgift samt omsætning fordelt på Grønlandske byer 2001.

Tabel 4. Udgifter/Indtjening relateret til Krydstogt.

Tabel 5. Turismens bidrag til Islands økonomi – BNP 1998-2003.

Tabel 6. Forventet jobgenerering i Island jævnført TØBBE modellen

Tabel 7. Islandske havne, antal anløb og antal selskaber

Tabel 8. Islandske havne, antal skibe og procentvis årlig vækst

Tabel 9. Oversigt over skibsanløb til Island og Grønland 2004.

Tabel 10. Oversigt over anløb til Ittoqqortoormiit sommeren 2004.

Tabel 11. Spørgsmål til rejsemyndigheder i Nanortalik, Qaqortoq og Narsarsuaq.

## Indledning

Turismen er verdens hurtigst voksende industri. Krydstogtturisme, som i forrige århundrede var forbeholdt de få og velbærgede, bliver nu i stigende grad en mere almen turismeform. Den internationale tendens vedrørende krydstogtturisme slår også igennem i Island og Grønland samt øvrige arktiske lande og områder, hvor der sker en markant stigning i antallet af anløb af krydstogtsskibe.

Samtidig følger udviklingen den internationale tendens, at krydstogtsskibene bliver større, men i Arktis er det ikke et entydigt billede, idet der parallelt er en vækst i antallet af de mindre skibe, der ofte markedsføres som ”ekspeditions-krydstogtsskibe”.

Der er gennemført flere internationalt anerkendte studier og vurderinger af krydstogtsskibenes og krydstogtsturisternes påvirkning af miljø og natur samt de lokalsamfund, de besøger.

I forhold til miljøet påpeger studierne en lang række problemer som krydstogtsskibenes uforholdsmæssige store udledning af CO<sub>2</sub>, nogles skibes ulovlige udledning af spildolie og dumpning af affald m.v., samt at krydstogtssejladserne kan have en negativ indflydelse på specielt de store havpattedyr og fuglefjeld.

På tilsvarende vis dokumenterer flere af studierne, at der i en del tilfælde og specielt i mindre samfund er komplikationer i relationerne mellem krydstogtsturisterne, og den lokalbefolkning de besøger, og at de små lokalsamfundene sjældent har nævneværdigt – om noget økonomisk udbytte af krydstogtturismen.

På den anden side påpeger studierne, at det for nogle geografiske områder er lykkedes at regulere krydstogtserhvervet, hvorved de miljø- og naturmæssige belastninger er blevet reduceret, ligesom der findes steder – også mindre lokalsamfund, hvor krydstogtturismen bidrager positivt til lokaløkonomien.

Der findes for nuværende ikke et overblik over krydstogtturismens potentialer og konsekvenser i Island og Grønland, ligesom omfanget og udviklingstendenserne ikke er tilstrækkeligt belyst. Projektet *Et komparativt studie af Islands og Grønlands position i forhold til udviklingen af krydstogtturisme i Arktis* er tænkt som et bidrag til det nødvendige overblik, der er en forudsætning for at påvirke og styre udviklingen. Projektet er initieret af Anna Kalrsdóttir fra Geografisk Institut ved Islands Universitet og Kåre Henriksen (ved projektets start Rambøll nu Institut for Produktion og Ledelse ved Danmarks Tekniske Universitet) i samarbejde med Det Islandske Turistråd.

Projektet har karakter af et pilotprojekt, der dels bygger på litteraturstudier dels selvstændigt har indsamlet data i de berørte lokalsamfund. Målet er at udvikle og afprøve dataindsamlings og -bearbejdningsmetoder, og samtidig bidrage med ny viden i forhold til Island og Østgrønland og rutenettet herimellem, samt i et vist omfang også i forhold til Sydgrønland. Oprindeligt var det ikke intentionen at inddrage krydstogtturismens positive og/eller negative betydning for de sydgrønlandske destinationer, men efter ønske fra Greenland Tourism er det i mindre omfang søgt belyst.

På grund af de store forskelle i krydstogtturismens aktuelle niveau og udvikling i Island og Østgrønland har projektet benyttet forskellige dataindsamlings- og -bearbejdningsmetoder i

forhold til destinationerne, hvilket samtidig har givet en mulighed for afprøvning af de forskellige metoder. Det primære formål med projektet og nærværende rapport er, at identificere på hvilke områder der er behov for mere viden i forhold til krydstogt i og mellem Island og Syd- og Øst Grønland.

Det er initiativtagernes intention, at nærværende projekt skal følges op af et større projekt, der omfatter hele den arktiske del af Atlanten, som forudsætning for på lokalt, nationalt og bilateralt niveau at kunne koordinere initiativer, der kan sikre en hensigtsmæssig udvikling i krydstogsturismen i forhold til miljø, natur og lokalsamfund.

Projektet har modtaget økonomisk støtte af SAMIK fondet (samarbejdsaftale mellem Island og Grønland om turistmæssige aspekter), men er tidsmæssigt primært finansieret af de to projektmedarbejdere – arbejdsbetingelser der beklageligvis har resulteret i, at rapporten først bliver publiceret et år efter den primære dataindsamling.

Anna har stået for dataindsamlingen i forhold til Island og den primære dataindsamling vedrørende krydstogtsbranchen generelt, og Kåre har stået for dataindsamlingen vedrørende Grønland. Analysen af de indsamlede data samt den skriftlige bearbejdning er foregået i en tæt og god dialog mellem forfatterne.

Forfatterne har trukket på adskillige personers ressourcer ved udfærdigelsen af rapporten og takker hermed for hjælpen. Ágúst Ágústsson formand for Cruise Iceland har været særlig behjælpelig med informationer, og dette projekt kunne ikke have været foruden Sigríður G. Ásgeirsdóttir's arbejdsindsats i den periode hun fungerede som forskningsassistent.

# 1. Krydstogtbranchens organisering og form

Krydstogturisme er en af de hurtigst voksende turistbrancher, og har siden 1980 haft en årlig vækst på over 8% (Economist 1998 og Van Deursen 2002).

I 1985 tog to millioner nordamerikanere på en krydstogtrejse, mens der var omkring 90 tusind englænderne. I 2003 tog næsten 8 million nordamerikanere og omkring 960 tusind englændere på krydstogt (Conder.T 2004). Væksten i det tyske marked, der er et vigtigt kundesegment i forhold til Island og Grønland og som for Islands vedkommende udgør over halvdelen af krydstogtsturister, er formodentlig sammenlignelig.

På verdensplan skønnes det for 2004, at 10.6 millioner turister vil rejse på krydstogt (Conroy 2004). Ifølge Conder vurderes det, at amerikanere udgør et større potentiale for krydstogt (15% af 290 millioner indbyggere), end europæerne (2%) og resten af verdens befolkningen (2%). Tilsyneladende har årtusindskiftet betydet et paradigmeskift for krydstogtsturismen, som bl.a. kan ses ved, at væksten yderligere er taget til efter 2002, med 9,8% alene for 2002 ([www.iccl.org](http://www.iccl.org)).

## 1.1 Udvikling i skibsstørrelse

Såvel antallet af skibe som passagerer er vokset. I perioden 1970-1980 havde et krydstogtskib i normal størrelse en kapacitet på mellem 500 og 800 passagerer. Efter 1980 og ikke mindst mod slutningen af halvfemserne er der blevet bygget skibe med langt større kapacitet.

I 1997 byggede Carnival skibet *Destiny* med en passagerkapacitet på 3.300 og Princess Cruises fulgte i kølvandet med bygningen af *Grand Princess* som kunne indkvartere 2.600 passagerer.

To år senere fik Royal Caribbean bygget skibet *Voyager of the Seas* med en kapacitet på 3.800 passagerer og samlet plads til 5.000 personer inklusiv "crew". Disse skibe har dannet model for senere skibe.



I 2003 blev der søsat 14 nye skibe med en samlet passagerkapacitet på 30 tusind, medens der i 2004 bliver søsat 10 skibe med en samlet kapacitet på omkring 25 tusind passagerer. I 2004 blev Queen Mary søsat, som er det hidtil største krydstogtskib.

Tilsyneladende er det tale om en hurtig udvikling med voldsom konkurrence mellem de forskellige rederier og krydstogtselskaber.

## 1.2 Branchens organisering

Samtidig med at krydstogtbranchen som industri har været i vækst, hvad angår passagervolumen og skibsstørrelse, er der sket en del overtagelser og sammenlægninger i branchen. Det er en tendens, der startede omkring 1990, og som stadig er i fuld gang. Selvstændige "brands" er blevet opkøbt af større rederier, og mange af de mindre selskaber er blevet lukket. Fra 2000 til 2001 lukkede syv krydstogtselskaber med ti forskellige ruter (Klein 2003a).



Der eksisterer tre konglomerater inden for krydstogtbranchen, der dominerer markedet. Blandt branchens egne folk bliver de i daglig tale med rette kaldt ”the big three”, da de tilsammen kontrollerer over halvdelen af alle passagerpladser på verdensplan. De har en kapacitet på omkring 204 tusinde passager, som de konkurrerer internt og med de andre for at udnytte optimalt.

Groft sagt består branchen af de tre *Carnival Corporation & Plc*, *Royal Caribbean Cruises Ltd (RCCL)* og *Star Cruises* som ejer *Norwegian Cruise Line (NCL)*, samt et lille dusin andre selskaber/rederier der eksister og opererer uafhængigt af de store selskaber.

### **1.2.1 Forskellige udviklingstendenser**

På trods af at der er en klar tendens til, at selskaberne bag krydstogtsskibene bliver større og færre, er der samtidig en stor forskel i kundesegment og skibsstørrelse som eksempelvis:

- Hvis skibene er mindre, kan kunderne sædvanligvis forvente mere nærhed og en mere unik oplevelse.
- Stor luksus for de rige er en specialisering blandt mange selskaber, f.eks. *Radisson*, *Silversea*, *Silverdream* og *Seaborn*.
- Nogen selskaber promoverer sig som specialister indenfor specifikke områder, f.eks. de norske fjorde (*Norwegian Coastal Voyage*).
- Skræddersyede ture for grupper der går efter kultur eller andre sprog end engelsk. Et eksempel er *Peter Deilmann* der benytter sine skibe *Deutschland* og *Berlin* til den slags særligt skræddersyede ture.
- Tema ture der er koncentreret omkring en speciel fritidsaktivitet eller sportsudøvelse, eksempelvis ”ambling-ture”.
- Sejlbåde der appellerer til en særlig nostalgi eller søsportsoplevelser, eksempelvis *Star Clippers*.
- Forelæsningsture
- Ekspeditioner, eksempelvis *Lindblad* ekspeditioner, hvor gæsterne ikke bliver vartet op af tjenere, men hvor der fokuseres på at have en forelæser pr. 15 gæster ombord.
- Specialiserede sejlture for familier og børn, eksempelvis Disney (selvom de ikke har nogen små skibe).
- Ekspeditioner med russiske isbrydere, eksempelvis *Quark Ekspeditioner*.

(Krafft 2004).

### **1.3 Organisering af konglomeraterne**

Konglomeraterne har en kompleks organisering med hovedselskaber og datterselskaber, der er illustreret i tabel 1.

<b>Carnival Corporation</b>	<b>Royal Caribbean Cruises Ltd.</b>	<b>Star Cruises</b>
Carnival Cruise Line Holland America Line Windstar Cruises Holland America Tours Westmark Hotels Gray Line Princess Cruises Princess Tours Seabourn Cruise Line Aida (Tyskland) A`Rosa (Tyskland) Costa Cruises (Italien) Cunard Line (England) Ocean Village (England) P&O Cruises (England) Swan Hellenic (England) P&O Australia	Celebrity Cruises Royal Caribbeean International Island Cruises (joint venture med First Choice fra England)	Norwegian Cruise Line Orient Line Star Cruises (Asia)
73 skibe	28 skibe	18 skibe

*Tabel 1. (Kilde: Ross Klein 2001, opdateret af Anna Karlsdóttir 2004)*

*"It is even more dramatic if the calculation is done on a parent-company basis where, as a result of major consolidations in the last 10 years, the Carnival, Royal Caribbean and Star/NCL groups control 35% of the cruise vessels and 68% of the berth capacity worldwide. Carnival alone controls 22% of the vessels and 39% of the berths"* (Ebersold 2004)

Som ovenstående citat indikerer, kontrollerer de primært markedet for store krydstogtskibe. Der sejler omkring 141 skibe i farvandene omkring Nord Amerika, 90 af disse er ejet af de tre konglomerater, 73% af dem er bygget inden for de seneste ti år (43% siden 1999). (Ibid 2004)

### **1.3.1 Carnival Corporation**

*Carnival Corporation* er verdens største krydstogtselskab. Udover at eje rederier og skibe, ejer de også rejsebureauer i bl.a. Canada, Tyskland og Alaska.

Selve selskabet blev etableret i 1993 ud af *Carnival Cruise Line*, der nu er en filial i den store sammenslutning. Sammenslutning købte *Holland America Linien* og *Windstar Cruises* i 1998. Begge disse selskaber opererer som før under de gamle navne og har forsat de samme type rejser og destinationer. Deres hovedkvarterer er placeret i Seattle, USA.

*Carnival Corporation* har over 65 tusind medarbejdere på verdensplan, og hovedkvarter er i Miami Florida. Skønsmæssigt har sammenslutningen et kapacitetsmæssigt ansvar for 175 tusind mennesker, hvoraf de 118 tusind er passagerer. (Carnival Corporation 2004).

### **1.3.2 Royal Caribbean Cruises Ltd**

*Royal Caribbean Cruises Ltd* er den næststørste sammenslutning, med 28 skibe og plads til 63 tusind passagerer. Skibene sejler til 160 destinationer i verden, og selskabet yder derudover rejseplanlægningsservice til turister i Alaska, Canada og i Europa via deres cruise tour division (*Royal Caribbean Cruises Ltd*. 2004).

### **1.3.3 Star Cruises**

*Star Cruises* er den tredjestørste sammenslutning, og er det førende krydstogtselskab i Asien, men har også rejser til andre steder på jorden. Det gamle rederi *Norwegian Cruise Line* blev i 2000 lagt sammen med *Star Cruises*. Det samlede selskab har kapacitet til omkring 23 tusind turister.

### **1.3.4 Markedsudvikling for de store skibe**

Den primære konkurrenceparameter mellem krydstogtselskaberne/rederierne er, ifølge deres egen analyse, at skabe miljøer, der stimulerer og appellerer til følelsen af eventyr, ligesom det gælder for landdestinationer som eksempelvis Orlando og Las Vegas. Derfor promoveres skibene som steder med underholdning og eventyrligt miljø.

De ture, der fokuserer på landdestinationer frem for underholdning ombord, findes, i henhold til branchens egne markedsanalytikere, inden for det såkaldte nichemarked.

Udviklingen betyder, at skibene nu kategoriseres som selvstændige destinationer, hvor man kan få alt, hvad hjertet begærer som forretninger, swimmingpools, golfbaner, kasinoer, skøjtebaner etc.

Samtidig integreres temahotellerne i krydstogtbranchen, hvilket har ført til, at giganterne blandt hotel- og fritidsudbydere har intensiveret deres investeringer. Eksempelvis har Pritzker familien i Chicago (som ejer majoriteten i Hyatt hotelkæden) siden 1988 ejet halvdelen af *Royal Caribbean*, og *Radisson Seven Seas Cruises* ejes af Radisson Hotels International (Wood 2000).

De store krydstogtselskaber har meldt, at de er interesserede i at deltage i globaliseringen af *Norwegian Cruise Lines* filial, *Norwegian Capricorn Line*, som blev etableret for at servicere det australske marked.

Alt tyder på, at bølgen med fusioneringer og overtagelser blandt verdens store krydstogtsoperatører langt fra er afsluttet.

## **1.4 Udviklingstendenser i turisternes valg**

Ifølge en række eksperter i branchen er der opstået, eller ved at opstå en reaktion fra turister mod de stadigt større krydstogtskibe. Selvom de store skibe selvsagt indebærer en række fordele for turisten netop i kraft af deres størrelse og service- og underholdningsniveau, er der gradvis ved at være en opposition mod "masseturismen" (Krafft 2004). De mennesker der typisk opponerer imod denne form for turisme, er de erfarne krydstogsturister samt passagerer med forventninger til kulturelle oplevelser.

*"The specialized niche cruises find their opportunity to get clients, amongst the "experienced" sailing tourists who are searching for something new and different. A*

*lot of people do not get interested in cruise tourism until they get to know about the smaller ships 'because they don't fancy traveling with the large ones with their immense passenger groups. Their opportunities also lie in their destinations. The most interesting destinations are often not equipped to receive large ships and their huge groups of passengers, so only the smaller ships can sail to those places “ (Krafft 2004)*

#### **1.4.1 Betydning for Island**

Inden for krydstogtbranchen og blandt folk med et godt branchekendskab har Island været kendt som de ældre velhavende turisters ”sidste skud i bøsken”. De hidtidige undersøgelser viser, at de fleste krydstogtturister har været på en eller flere krydstogter andre steder i verden, før de begiver sig mod nord (Ásgeirsdóttir 2003, Félagsvísindastofnun 1995).

Generelt har ruterne hidtil været lagt så destinationen (det primære mål) for krydstogtet enten har været Svalbard og/eller Nordnorge for de nordøstgående krydstogter med mellemstop i islandske havne, eller Grønland eller Nordamerika i de vestgående krydstogter, ligeledes med de islandske havne som mellemstop.

Der er en række indikationer på, at branchens folk må til at ændre opfattelse. Nyere undersøgelser tyder på, at langt størstedelen af krydstogtturister der ankom til Island i 2004, netop valgte turen fordi Island var del af ruten. Det tyder på at destinationen Island i sig selv er et trækplaster for krydstogtskibe af alle størrelser og varianter. Et andet fingerpeg er, at det enkelte skib anløber flere islandske havne end tidligere, hvilket betyder, at krydstogtturisterne får større variation i forhold til islandske destinationer og landskab. Reykjavik rangerer nu blandt de tre populære destinationer i Arktis og det høje Nord, sammen med Honningsvåg/Nordkapp og Tromsø i Norge. Således ligger Reykjavik på 24. pladsen for ledende nordeuropæiske havne og destinationer i 2004 (Lloyd's Cruise International 2004).

#### **1.4.2 Betydningen for Øst- og Sydgrønland**

Grønland er kendt som et eksklusivt feriemål. Reelle og måske også psykiske problemer med anløb på grund af storisen, og den deraf følgende usikkerhed i regularitet, samt den korte turistsæson har hidtil fastholdt Øst- og Sydgrønland som et nærmest ukendt rejsemål for andre end en lille gruppe krydstogtskibe og passagerer.

Krydstogterne til Østgrønland, hvor det primært drejer sig om mindre ekspeditionsskibe, har et andet og ind til nu begrænset klientel, der lægger vægt på tema og indhold frem for luksus.

Syd Grønland modtager i stigende grad de store skibe, der primært anløber Qaqortoq og i lidt mindre grad Narsarsuaq.

### **1.5 Rederiernes interne organisering**

Ligesom i resten af shipping branchen registreres krydstogtskibene ofte under bekvemmelighedsflag. Selvom hovedkvarterene i de fleste tilfælde ligger i Miami og turisterne er amerikanere, eller hovedkvarteret ligger i Hamburg og turisterne primært er tyskere, så er skibene registreret steder som f.eks. Panama, Liberia, Bermuda og Bahamas.

Rederierne har en række åbenlyse fordele ved udflagningen. Primært slipper de for at betale skat i det land de opererer fra. Selskaber som *Carnival Corporation* og *Royal Caribbean* betaler for eksempel ikke indkomstskat for andet end de lokale rejsebureauer. Et selskab som *Star Cruises* har deres hovedkvarter i Malasia og deres skatteniveau er ukendt. (Klein 2003, og Sesit, Michael i U.S. Tax proposals may squeeze multinationals, Wall Street Journal, August 9, 2002, p.14).

For de fleste af de større selskaber tegner der sig således et komplekst samarbejds- og ejerforholdsnetværk, som det kræver grundige studier at gennemskue. Relation mellem rejsebureau eller -agenter, planlæggere og rederier er ligeledes kompleks.

### **1.5.1 Salg og markedsføring**

Salg og markedsføring af krydstogtsture foregår forskelligt i Europa og i USA. I Europa er der færre og større salgsagenter, medens der i USA er hundredvis, hvis ikke tusinder af detailhandlere. Det betyder at det er lettere at markedsføre sig for et lille shipping selskab i Europa, end det gælder i USA (Krafft 2004).

Hovedudbyderne i krydstogtsbranchen kommer fra USA, som også udgør det største marked, og deres primære sejlområde er i Caribien. Storbritannien er det næststørste marked. Alene i 1999 rejste 750 tusind på krydstogt via britisk solgte billetter. Norge var længe førende i salg og markedsføring af rejser via *Norwegian Cruise Line*, men de er nu baseret i USA og satser i høj grad på nye destinationer i Asien.

Den store vækst i antallet af krydstogtskibe betyder at rederierne konstant søger nye destinationer. Således er Det Indiske Ocean, Øst- og Sydafrika, samt Australien, New Zealand, Sydamerika og Mellemøsten så småt ved at dukke op som nye krydstogtsdestinationer (Peisley 2004).

I forhold til det er Arktis og Nordatlanten kun et nichemarkedsområde. Undersøgelser peger på at området er forbeholdt de relativt veluddannede og velbærgede (Félagsvísindastofnun 1995, Ásgeirsdóttir 2003).

#### **1.5.1.a De primære indtægtskilder**

Største delen af rederiernes indkomst stammer fra billetsalg. Derudover er der mange indkomstkilder ombord som barer, kasinoer, detailhandel, spa service, fotofremkaldelsesservice, kunstauktioner, bingo, restauranter, telefon- og internetservice samt organiserede rejser på destinationerne.

Nogle kilder skønner, at passagererne bruger omkring 300 US dollar pr. dag ombord, hvilket i nogen tilfælde er mere, end passagererne betaler for hele rejsen. Der er ikke overensstemmelse mellem alle kilder på dette område.

Ross Klein, en sociolog fra Memorial Universitet i Canada, der har både en teoretisk og praktisk erfaring i forhold til krydstogt, er af den opfattelse, at selskaberne i stigende grad forsøger at "malke" turisterne gennem de faciliteter og services, der udbydes ombord.

En nylig undersøgelse af krydstogtsturisterne og deres pengeforbrug i land på de islandske destinationer har resulteret i en oversigt, hvor det viser sig at pengeforbruget blandt passagerne varierer enormt. Mens nogen sparer og bruger færrest muligt på andet end

billetten og den inkluderede services ombord, er der andre, der når helt op til at bruge omkring 8.000 DKK (1.362 US\$) om dagen.

De organiserede ture på landdestinationerne (stop-over) er i nogle tilfælde den hurtigst voksende indtægtskilde for rederierne. Det er ikke ualmindeligt, at de virksomheder der udbyder ture kun modtager omkring en tredjedel eller en fjerdedel af den pris, som turisterne betaler for turen. Resten går til rederierne (Klein 2003a).

### **1.5.2 De lokale agenter og havnemyndigheder**

Agenterne sørger for alle planlagte ture, mens skibet er i havn, ofte ved brug af lokale rejsebureauer. Oftest tilbydes der forskellige pakketure, som turisterne kan vælge imellem, medens de endnu er ombord.

De lokale rejsebureauer og/eller agenten bliver som regel dagen før anløb informeret af skibet om antal ture og tilmeldte til den enkelte tur m.v.

Havnemyndighederne inviterer repræsentanter fra rederierne på besøg for at introducere dem til de muligheder, der eksisterer for rejser og service. Rederiernes repræsentanter undersøger forholdene nøje på den enkelte destination. På grund af stigende antal sagsanlæg har rederierne inden for de seneste år lagt særlig vægt på sikkerhedsforhold. Rederiernes repræsentanter inspicerer busser, turbåde og andre rejsemidler ligesom forlystelser og tilsvarende inspiceres.

#### **1.5.2.a De islandske agenter**

I Island er der 9 agenter for krydstogtrederierne, der normalt tager hånd om alt vedrørende skibet og dets passagerer i forbindelse med et havneanløb, herunder kontakten til havnemyndighed, guidede ture, busture m.v.:

- Samskip
- Eimskip
- Gára
- Þorvaldur Jónsson
- Atlantic-Tours
- Gunnar Guðjónsson
- Nesskip
- Farvegur
- Íslandsferðir

Der skelnes mellem de agenter, der selv sørger for skib og mandskab (staffet), der benævnes "ship agent", og de firmaer, der tager hånd om at underholde passagerer i land, der kaldes "incoming tour agents". Atlantic-Tours er det incoming tour agents, der har opereret længst i Island som specialiseret krydstogtserviceselskab, og som har agenturet for majoriteten af anløb til de forskellige islandske havne (90%). Der er dog en vis arbejdsfordeling imellem agenterne, idet Samskip er ansvarlige for mange af de tyske skibe.

#### **1.5.2.b Grønland**

I Ittoqqortoormiit og Nanortalik sørger det lokale turistkontor for planlægningen af alle aktiviteter i land.

I Ammassalik, Qaqortoq og Narsarsuaq håndterer Arctic Adventures egne udefrakommende sommerguider aktiviteterne i forbindelse med deres skibe, medens de lokale turistkontorer håndterer de øvrige skibe.

I Grønland er det enten RAL (Royal Arctic Line) eller KNI Pilersuisoq, der fungerer som lokal havnemyndighed og har ansvaret for den praktiske håndtering af skibe ved anløb.

## **1.6 Relationerne mellem interesseorganisationer og rederierne**

Der eksisterer en række internationale interesseorganisationer indenfor krydstogtbranchen om end de har forskellige formål.

- CLIA (Cruise Lines International Association), er interesseorganisation (stakeholder) for de største krydstogtselskaber og omkring 17 tusind rejsebureauer i Nord Amerika
- ICCL (International Council of Cruise Lines), hvis primære mål er at deltage i lovgivnings- og regeludarbejdelsesmæssig arbejde, der vedrører krydstogtindustrien.
- CICF (Cruise Industry Charitable Foundation) er et samarbejdsforum for 14 krydstogtrederier og er en slags fond med formål at sponsorere forskellige projekter på destinationerne, særligt med henblik på uddannelses og børnesundhed (især i nogen af de udviklingslande som er populære destinationer).
- Seatrade er en organisation der står for konferencer, publikationer, udstillinger, træningskurser og anden service forbundet med krydstogtselskabernes operation. Den står bl.a for den årlige Seatrade Cruise Shipping Convention som er branchens hovedmesse og kongress, afholdt i Miami.
- The World Ocean and Cruise Liner Society er verdens største krydstogt organisation. De publicerer Ocean and Cruise News, samt forskelligt datamateriale om krydstogt på verdensbasis.

Endvidere findes der nogle regionale interesseorganisationer som

- Florida-Caribbean Cruise Association,
- The North West Cruise Ship Association,
- The European Cruise Council ofl.
- North Atlantic Island Cruise Project – som fokuserer på et øget samarbejde mellem Grønland, Island og Færøerne.

De regionale interesseorganisationer er opstået i takt med at konkurrencen blandt havnemyndigheder er taget til i de senere år. De består som regel af repræsentanter, der har en økonomisk interesse i forbindelse med krydstogtturismen, f.eks. repræsentanter fra havnemyndighederne og lokale handelsrepræsentanter.

I Island er der for nylig etableret en sådan interesseorganisation, Cruise Iceland, som består af omkring 20 medlemmer bl.a., havnemyndigheder, rejseselskaber, turismeserviceselskaber og hoteller (Cruise Iceland, Memo 2004).

I Grønland findes der ingen tilsvarende interesseorganisation.

### **1.6.1 NGO**

I nogen lande, f.eks. USA og Canada findes der en række ”vagthundeorganisationer”, hvis primært formål er at overvåge krydstogtselskabernes adfærd. Mange af dem er miljøorganisationer, eller organisationer der primært fokuserer på arbejdsforhold og arbejdsrettighedsspørgsmål. Heriblandt er der canadiske og amerikanske græsrodsorganisationer, der udgiver nyhedsbreve, f.eks. *Dominion* og *West Coast Environmental Law* m.f. om de mindre officielle sider af krydstogtbranchen. Arbejdsrettigheds og -miljøorganisationen *Unite* i USA gennemfører jævnligt kampagner. (Herbert Yuill & Gorecki, Karen 2003)



*Ocean Monarch sejlede i sommeren 2004 både til 3 islandske havne og tre havne i Syd- og Østgrønland.*



## **2. Ekspeditionsskibene i Arktis**

Antallet af de skibe, der benævner sig selv som ekspeditionsskibe har været markant stigende i Arktis gennem det seneste tiår.

Skibene er ofte mindre isgående skibe og typisk gamle russiske forskningsskibe, der helt eller delvist er taget ud af forskningsarbejdet pga. manglende finansiering. Nu prøver skibenes ejere at sikre skibenes overlevelse gennem ensidig turismeaktivitet eller ved at lade turismen supplere indtægtsgrundlaget og dermed muliggøre forskningsarbejdet i begrænsede perioder.

Disse skibe opererer oftest på de mindre tilgængelige steder, hvor de mest besøgte destinationer i forhold til nærværende undersøgelse er Svalbard og/eller Nordøstgrønland. Et vigtigt karakteristika for disse skibe er, at de i modsætning til de andre krydstogtskibe også prioriterer landgang på ubeboede steder.

Skibenes størrelse, konstruktion og indretning gør dem mindre bekvemme og luksuriøse i turismesammenhæng, hvilket der på ingen måde lægges skjul på i markedsføringen, hvor der derimod lægges vægt på skibenes forskningsmæssige fortid og eventuelle nutid.



*Polar Star cruisede langs den sydlige og østlige kyst i Grønland, med en række zodiacudflugter*

### **2.1 Organisering af ekspeditionsskibe**

De krydstogtskibe, der opererer i farvandet mellem Island og Østgrønland, er primært det der karakteriseres som ”ekspeditionsskibe”. Turene er oftest temaorienterede og kendetegnes af en varierende grad af vidensformidling.

Ekspeditionsskibene kan groft opdeles i to kategorier.

- Udrangerede russiske isbrydere

- Veludstyrede ekspeditions-krydstogtskibe. Der er ofte tale om russiske videnskabsskibe oprindeligt bygget til oceanografiske og arktiske undersøgelser. Nogen er taget helt ud af videnskabeligt arbejde og ombygget til krydstogtsbrug. Andre fungerer fortsat i forskningsøjemed, men charteres periodisk ud til krydstogt for at tilvejebringe det økonomiske grundlag for forskningsarbejdet.

En del ekspeditions-krydstogtskibe adskiller sig markant fra de traditionelle krydstogtskibene ved langt fra at oppebære den samme luksuriøse udrustning og standard. Derimod er de ofte udrustet med et bibliotek.

I forhold til ekspeditionsskibene tegner der sig et meget komplekst mønster i relationerne mellem rejseplanlæggerne og rederierne. Typisk ejes skibene af en, opereres af en anden, registreres et tredje sted, og rejser/ture bliver solgt via en femte, sjette etc. Inden for projektets rammer har det kun været muligt at kortlægge strukturen i grove træk.

Der står mange forskellige operatører bag ekspeditionsskibene. Nogle eksempler:

- *Akademik Sergey Vavilov* og *Akademik Ioffe* der tidligere var lejet af *Quark ekspedition*, men ejet af *P.P Shirsov Institute of Oceanography*, er nu lejet af det russisk ejede *Poseidon Arctic Expeditions*.
- *Hanseatic* er langtidslejet af *Hapaq Lloyd Cruises* <sup>1</sup>.
- *Professor Multanovskiy*, *Professor Molchanov*, *Akademik Boris Petrov*, *Akademik Golitsyn*, *Akademik M.A Laurentiev* ejes af *Oceanwide Expeditions* men lejes af *Quark Expeditions*. Disse isbrydere er oprindeligt bygget i Finland for det gamle Sovjet Unions oceanografiske forskningsprogram, og er siden blevet ombygget til krydstogtspassagerer.
- *Albatros* et noget større skib (827 pax) ejes og opereres af det tyske *Phoenix Seereisen*.

## **2.2 Ekspeditionsskibenes besætning**

De enkelte ture ledes af en "ekspeditionsleder" der dels har ansvaret for turens praktiske afvikling, dels det "videnskabelige" indhold.

Ud over "ekspeditionslederen" omfatter "staff" nogle "videnskabelige" medarbejdere, der gennem markedsføringen er med til at promovere turen. Disse "videnskabelige" medarbejdere bidrager med enkelte foredrag undervejs men fungerer ellers primært som guider under landgang samt andre praktiske gøremål i relation til turisterne.

Ud fra projektets iagttagelser i Østgrønland er såvel "ekspeditionsledernes" som de "videnskabelige" medarbejdes lokalkendskab ofte relativt begrænset, og for en dels vedkommende er det første gang, de besøger de pågældende destinationer.

---

<sup>1</sup>) *Det er en af de mest miljøvenlige skibe i sejlads. Det er udstyret med "zero-discharge", ikke forurenende affalds "disposal" system, der inkluderer et forurenings filtreret forbrændingsanlæg (incinerator), et fuld biologisk "sewage" forarbejdningssystem og en stor oplagrings kapacitet til affald.*

Det er skibets egentlige besætning, der har ansvaret for alt praktisk om bord, zodiacsejlad m.v. samt i et vist omfang guidningen på land.

For de russiske skibe er det besætningen, der repræsenterer den solide arktiske erfaring, men sprogbarrieren er formodentlig en medvirkende årsag til, at den primære kommunikation med og formidling til turisterne foregår gennem ”ekspeditionslederen” og de ”videnskabelige” medarbejdere.



### **2.3 Ekspeditionsskibenes turister**

Ekspeditionsskibene henvender sig primært til intellektuelle turister, og de enkelte ture har typisk et eller flere ”videnskabelige” temaer med en række foredrag under vejs. Turisternes primære præference ved valg af tur er således ofte turens tema.

Temaerne dækker et bredt spektrum som eksempelvis:

- ”Voyage to Valhalla” old norske sites.
- “Most isolated, sparsely populated & scenically superb part of Greenland”
- At se på fugle
- Cruise to Islands of the midnight sun
- “To the edge of civilization”

Skibenes indretning og den begrænsede komfort afskærer i praksis dårligt gående fra at deltage. Det betyder, at det primære kundegrundlag er akademikere fra ”den vestlige verden” på vej mod ”den tredje alder”, der ønsker et ”fagligt” indhold i deres ferie, og som påskønner ikke selv at skulle stå for turens praktiske arrangement. Det kan ikke underkendes at en del af turisterne indfrier en gammel ”drenge drøm” om at komme til de uberørte arktiske områder fra de store ekspeditioners tid – og i den forbindelse kan det jo være attraktivt selv at deltage i en ”ekspedition”.

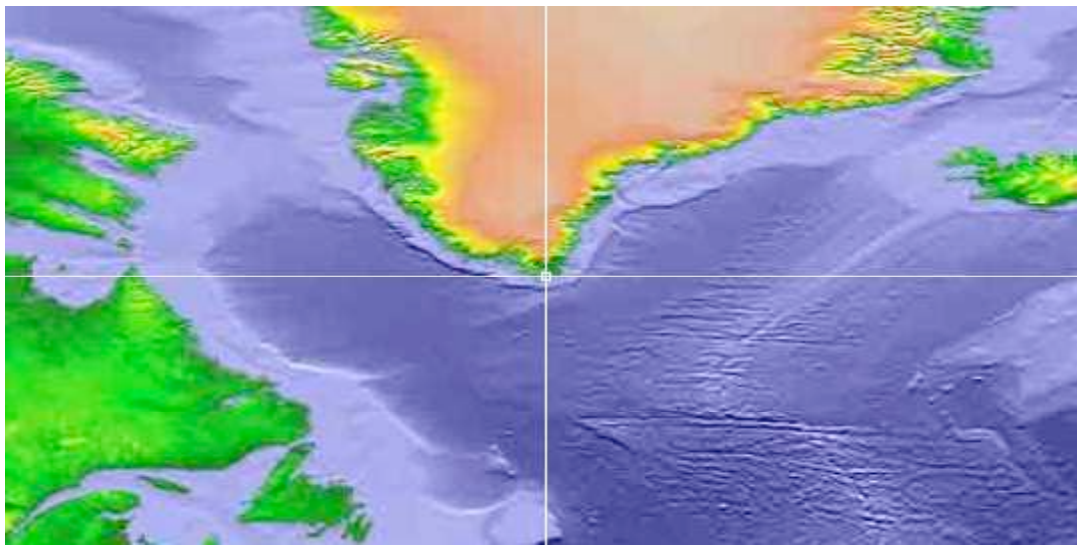
Ud over denne aldersgruppe deltager der også yngre turister på ekspeditions-krydstogtsskibene, men ud fra projektets iagttagelser udgør de et mindretal.

### 3. Kortlægning af rutenet Island, Øst- og Sydgrønland

#### 3.1 Lande og destinationer

I forhold til krydstogsturisme giver det reelt ikke den store mening at tale om én islandsk eller én grønlandsk destination, da der internt i landene er meget store forskelle på de enkelte anløbssteder, ligesom der er store forskelle mellem Island og Grønland.

De enkelte destinationer behandles i selvstændige kapitler, medens der kort redegøres for væsentlige forskelle i det følgende.



##### 3.1.1 Island

Den havn krydstogtsskibene hyppigst anløber i Island, er Reykjavik. Derefter følger Akureyri fulgt af Isafjordur, Grundarfjordur osv.

På grund af de geografiske forskelle har de enkelte havne forskellig appel, atmosfære og fremtoning. På trods af destinationernes forskellige karakter bliver Island konsekvent markedsført homogent som én destination, fordi Islands turistråd bevidst har valgt ikke at forskelsbehandle destinationerne i deres markedsføring og fokuserer på slogans som *"Iceland Naturally"* og *"Pure Iceland"*.

Reykjavik har karakter af samtidig at være en avantgardistisk hovedstad med vokseværk og den største fiskeribygård i verden (reference hentet fra filmen *Dis*). Reykjavik er omgærdet af en perlerække af lave bjerge, og der er kort kørsel ud til naturen.

Modsat fremstår Akureyri som en lille by med hang til nostalgi i bygningsstil og alpint landskab samtidig med, at den er tæt på unikke naturperler, der trækker. Grundarfjordur i vest og Isafjordur i vestfjordene er ligeledes forskellige som destinationer men præges begge af stejle bjerge hver med sin distinkte karakter. Begge bærer præg af tidligere isolation, samt naturkræftenes voldsomme finish. Mere herom i 6.1.

### **3.1.2 Grønland**

Sydgrønland og Østgrønland markedsføres som selvstændige destinationer (Destination South Greenland og Destination East Greenland), men der er rettelig så stor forskel mellem de enkelte kommuner, byer og bygder, at de bør behandles hver for sig.

Selv om byerne ligger relativt tæt i Sydgrønland, udgør de geografiske forskelle med det alpine landskab ved Nanortalik og det mere bløde og grønne landskab ved Qaqortoq og Narsaq en oplevelsesmæssig forskel, ligesom fåreholdererhvervet og de norrøne fortidsminder er langt tydeligere i de to nordlige kommuner. Endvidere besværliggøres anløbet ved Nanortalik oftere af Storisen.

For de sydgrønlandske kommuner gælder samlet, at de har en lang og velfungerende turisttradition.

De isolerede bosteder og de meget store geografiske afstande mellem Ammassalik distrikt og Ittoqqortoormiit betyder, at de i dag i krydstogtssammenhæng opfattes som to selvstændige destinationer.

Ammassallip Kommunia har en meget lang turisttradition, og er i grønlandsk sammenhæng en velfungerende turistdestination, der i dag er landets næstmest besøgte. Paradoksalt nok modtager kommunen kun meget få krydstogtsskibe.

Ittoqqortoormiit Kommunia er derimod en ung og relativt uerfaren turistdestination, der anløbes af relativt mange krydstogtsskibe.

## **3.2 Ruterne og skibsstørrelser**

Som det fremgår besøges de arktiske destinationer af krydstogtsskibe af stort set alle størrelser og typer, og ofte er der en sammenhæng mellem passagersegmentet og de forskellige størrelser og/eller typer af skibe.

Der er også i Arktis en tendens til, at skibene bliver mere luksuriøse og større.

En generel undtagelse herfor er de ekspeditionsskibe, der anløber såvel Øst- som Vestgrønland. I Nationalparken, Ittoqqortoormiit og Scoresbysund fjordsystem kommer der i dag (næsten) udelukkende mindre ekspeditionsskibe.

Med de klimaforandringer, der allerede nu er ved at slå igennem, bliver Nordøstgrønland stadig lettere sejlbare, og det kan forventes, at den lettere tilgængelighed vil tiltrække større krydstogtsskibe, der som oftest ikke er bygget som isgående.

Forfatterne udarbejdede en detaljeret oversigt over de krydstogt- og ekspeditionsskibe, der havde anløb i både islandske og syd- eller østgrønlandske havne eller havområde sommeren 2004 (tabel over skibe, tilhørsforhold og havneanløb der forbinder Island og Syd- og Øst Grønland - se *Bilag 1*). Formålet med denne oversigt var at se om der var nogle bestemte mønstre i ruterne og skibsstørrelserne. Nogen af skibene havde tilbagevendende ture i løbet af sommeren med nye passagerer, hvilket er gældende for Ocean Monarch, Saga Rose, Black Prince, Discovery, Grand Princess og Grigoriy Mikheev. Af tabellens kolonne over

”Havneanløb og antal anløb” fremgår det, hvor mange gange et skib har anløbet, eller har planlagt anløb, i de enkelte havne <sup>2</sup>.

Oversigten viser at:

- 22 skibe fra 16 forskellige rederier sejler mellem Syd- og Østgrønland og de islandske destinationer, heriblandt skibe fra to af de tre store konglomerater.
- Skibenes tilhørsforhold i forhold til registrering viser at syv har Bahama flag, mens fem har russisk flag.
- Skibenes passagerkapacitet varierer fra 49 til 2600, hvor de store typisk sejler fra Island og syd om Grønland, medens de mindre sejler fra Island mod Nordøstgrønland.
- Skibene lejes ud til eller opereres af en varierende type turudbydere.

### **3.3 Koblingen mellem lande og destinationer**

Den hyppigste kobling mellem Island og Sydgrønland er Prins Christian Sund.

Nedenstående er en kort beskrivelse og rubricering af de forskellige kategorier af krydstogsturister fordelt på de forskellige skibsstørrelser. Rubriceringen må på ingen måde opfattes som endegyldig, og der bør foretages et nærmere studie af de forskellige turistsegmenter.

#### **3.3.1 Skibs størrelser fordelt mellem Øst- og Sydgrønland**

Der er et tydeligt mønster, hvor de store krydstogtsskibe går fra de forskellige Islandske havne mod sydspidsen af Grønland og op langs Vestkysten, medens det næsten udelukkende er de små ekspeditionsskibe, der anløber Østgrønland.

Som det fremgår af *Bilag 1*, er det største skib, der i 2004 anløb østgrønlandsk havn (Ittoqqortoormiit), M/V Polar med 85 pax, dog havde Arctic Adventure planlagt et anløb i Tasiilaq med Ocean Monark med 600 passagerer.

Skibe i størrelsesordenen 100 – 2600 pax, (som i 2004 er det største skib med anløb til Sydgrønland) sejler generelt gennem Prins Christian Sund og har anløb til Qaqortoq.

#### **3.3.2 Skibestørrelser i de islandske havne**

Størrelsen på de skibe der anløber islandske havne varierer meget. Der er dog en tendens til, at skibene med mellem 200 og 500 pax ikke er repræsenteret.

Følgende tabel illustrerer variationen i skibsstørrelser, der anløb Reykjavik i sommeren 2004 fordelt på kategorier baseret på rubricering og opgørelse fra Douglas Ward (2004).

---

<sup>2</sup>) Enkelte anløb kan muligvis være blevet annulleret på grund af vejrforhold. Dataene i tabellen er indhentet ved gennemgang af adskillige rejseplanlæggeregres websites og sammenkørt med de islandske havnes komplette liste over skibe med anløb. Desværre foreligger der ikke komplette lister over planlagte anløb til grønlandske havne.

Størrelseskategori krydstogtskibe	Antal skibe
STOR (1000 - 3100 pass.)	15
MELLEMSTOR (800 - 1000 pass.)	25
MELLEMLILLE (200 - 800)	8
LILLE (- 200)	18

Tabel 2.

Et tilsvarende skel mellem ekspeditionsskibenes på den ene side og de mellemstore til store krydstogtskibes på den anden side, gør sig gældende i forhold til valg af havn på Island. Her har de små ekspeditionsskibe typisk anløb i Keflavik, som ligger tæt på den internationale lufthavn, hvilket muliggør en nem udskiftning af passagerer, medens de større skibe typisk vælger Reykjavik.

Vestmannaeyjar eller Reykjavik er populære mål for de skibe, der begiver sig over Danmarksstrædet til Grønland. De større skibe sejler som regel ruten Reykjavik (Akureyri), Prins Christian Sund, Qaqortoq (Narsaq, Narsarsuaq). De mindre ekspeditionsskibe anløber som regel Isafjörður, der ligger tættest på Østgrønland.

### 3.3.2.a Undtagelsen der bekræfter reglen

De to små krydstogtskibe, der ikke må forveksles med ekspeditionsskibe, *Hanseatic* og *Clipper Adventurer* har en lidt mere usædvanlig rute med mange stop.

Således starter *Hanseatic* i Reykjavik (25. juli 2004) og sejler videre gennem Prins Christian Sund til Kajuleq og Appillattoq (de eneste anløb i 2004), derefter mod Hvalsey (som har anløb af mange skibe) og videre til det meget populære stopover i Qaqortoq.

*Clipper Adventurer* vælger derimod ruten Reykjavik, Surtsey (der kun i meget begrænset omfang kan bestiges af forskere med særlig tilladelse), derefter går ruten mod øst til Höfn í Hornafirði, der er meget svær at anløbe og nordom til Húsavík. Herfra sejles over Danmarksstrædet til Skjoldungen og ned langs Østkysten gennem Prins Christian Sund for at ende i Nanortalik<sup>3</sup>.

## 3.4 Udviklingstendenser i rute- og destinationsvalg

Som det fremgår af tabellen i *Bilag 1*, er der blandt skibene, der sejler mellem Island og Grønland, en lille tendens til at passere og/eller gøre stop flere steder. De mere usædvanlige anløb er på steder, der er svære at anløbe, hvor passagererne sejles i land med zodiacs, hvis de overhoved kommer i land og ikke kun iagttager destinationen fra søsiden. Surtsey, som

---

<sup>3)</sup> Som ved andre planlagte ruter er der en usikkerhed, fordi noget af ruterne kan være blevet ændret i sidste øjeblik grundet vejrforhold.



er fredet for andre end forskere, er et eksempel på en af de nyere og mere usædvanlige destinationer. Det samme gælder for Kajuleq og Appillattoq.

Et andet eksempel er *Professor Multanovskiy's* rute fra Keflavik over Snæfellsnes mod Flatey og andre øer i Breiðafjörður, derfra videre mod Látrabjarg (en af de mere majestætiske klippevægge i vest). Derfra sejler skibet mod Østgrønland og rundt i Scoresbysund fjordsystem med anløb i Ittoqortormit og videre gennem Nationalparken til Nansens fjord. Skibet returnerer til Island og opholder sig langs Nordkysten uden egentlige anløb, men, hvis forholdene tillader det, med talrige zodiacanløb ved Kolbeinsey og Rauðanúpur (hvor der er en masse sæler, fuglefjeld og tilsyneladende uberørte vidder), for at afslutte turen i Borgarfjörður Eystri. Det er en meget usædvanlig rute, men den illustrerer at især ekspeditionsskibene bruger længere tid og har flere stop, dog uden nødvendigvis at registrere stoppene som anløb, da det ikke alle steder går i havn.

### **3.4.1 Østgrønland (og Sydgrønland)**

Der er en tydelig vækst i den nye trekant rute med ekspeditionsskibene, der sejler ruten Svalbard – Nordøstgrønland – Island eller omvendt. Det er en rute, der er attraktiv ved at kombinere to svært tilgængelige destinationer, Svalbard og Nordøstgrønland, og hvor kombinationen gør det økonomisk overkommeligt at opleve disse naturmæssigt unikke og relativt uberørte områder.

Der er samtidig en vækst i antallet af ekspeditionsskibe, der sejler Island – Nordøstgrønland og retur. For Nordøstgrønlands vedkommende er det primært Nationalparken og Scoresbysund fjordsystem, der trækker, medens Ittoqortoormiit mere har karakter af en kuriositet, der besøges, når man nu er der.

Antallet af krydstogtsanløb i Ammassalik Kommunia er forsat meget lavt, og hvis der kan tales om en udviklingstendens, vil den være faldende.

Det samme gør sig gældende i Nanortalik, hvor der kun er ganske få krydstogtsanløb.

I Qaqortoq derimod er der tale om en stigende tendens, hvor det samtidig er stadig større skibe, der anløber.

I Narsarsuaq er der ligeledes tale om en stigende tendens, og her foregår tilmed en del udskiftning af passagerer og i visse tilfælde også besætning, hvorved turisterne får mulighed for at blive en længere periode, til glæde for det lokale turisterhverv.

## **3.5 Valg af havn og destination**

I al almindelighed kan det siges, at det suverænt er rederierne eller agenturerne, der afgør, hvilke havne og destinationer der anløbes og hyppighed af anløb. I deres valg er der mange parametre, der spiller ind, som hvilke attraktioner havnen/destinationen kan tilbyde, vejr- og isforhold, kajfaciliteter, omkostninger m.v.

Derudover må det forventes, at de lokale, regionale og nationale interessenters promovering af havne gennem personlige netværker, konferencer, markedsføringsmateriale m.v. kan have betydning for valget af havn, et forhold der ikke er blevet yderligere belyst gennem dette projekt.

Den enkelte havn/destination kan med fordel prøve at gøre sig attraktiv og markedsføre sig selv. Det frarådes dog, at der i markedsføringen fokuseres på, at destinationen er økonomisk attraktiv, fordi de internationale erfaringer viser, at flere havne/destinationer har underbudt hinanden, så den der ”vinder” med anløbene ender med, at det bliver en ren underskudsforretning (Dwyer & Forsyth 1998, Samskip 2004).

### **3.6 Relationerne mellem rederier og agenterne på de enkelte destinationer**

Som det vil fremgå af de enkelte destinationers kapitler, er det krydstogtsskibene, der i Østgrønland og formodentlig også i Sydgrønland styrer relationen med det lokale turistkontor. I Island er det derimod agenterne. Skibene anmelder deres ankomst og forventer, at destinationen står klar uanset, hvornår anløbet foregår, hvorefter turistkontoret eller agenterne må prøve at indfri skibenes og turisternes forventninger. I Østgrønland er det tilmed ofte tilfældet, at skibet flytter sit anmeldte ankomsttidspunkt eller helt aflyser anløbet.

På sigt vil det være mere hensigtsmæssigt, hvis der etableres en mere ligeværdig dialog mellem krydstogtsskibene og destinationen, hvad angår ankomsttidspunkter og turisternes forventninger.

### **3.7 Reguleringsregimet og relationen mellem skib og myndighed**

Krydstogtsskibe er i internationalt farvande underlagt de internationale søfartsregler fastsat af IMO.

Disse regler er endvidere gældende for krydstogtsskibenes sejlads inden for den nationale sømilegrænse. Dog kan den enkelte nationalstat fastsætte skærpede særregler i forhold til sejlads i nationalt farvande eller inden for geografiske afgrænsede områder. Som udgangspunkt skal krydstogtsskibene følge gældende regler som for enhver anden skibsfart.

I Grønland er der fra 1. januar 2004 indført en særskat for krydstogtsskibe på 300 DKK (40 EURO) pr. pax ved sejlads inden for 3 milegrænsen.

Endvidere skal krydstogtsskibene senest tre måneder inden ansøge om sejlads i Nationalparken i Nordøstgrønland. Ansøgningen, der skal indeholde tidsplan og sejlroute, skal fremsendes til Direktoratet for Miljø og Natur, og der skal samtidig ansøges om eventuel landgang og andre aktiviteter.

De islandske toldlove indebærer, at alle skibe skal betale en såkaldt fyrtårnsafgift for de første fire anløb og et ”clearance fee” for de første seks anløb på et år, de efterfølgende anløb det pågældende år er gratis.

Fyrtårnsafgiften (lighthouse fee) stiger for hvert brutto tons (G/T), hvor afgiften pr ton koster 19,55 ISK, mens ”clearance fee” bestemmes af netto tons (N/T) og afgiften pr. ton er 20,- ISK. Oveni kommer en time afgift, for det antal timer skibet ligger til havn. En dag vil



*Maxim Gorkiy i  
Reykjavik havn.  
sommer 2004*

normalt koste knap 220.000 ISK (svarende til 20.000 DKK eller 2.708 Euro). Fyrtårnsafgiften er dog den største regning, skibet må betale til de islandske toldmyndigheder. Der findes eksempler på, at mellemstore skibe (pax 698) har betalt en samlet regning på knap 900.000 ISK (svarende til 85.500 DKK/11.800 Euro) for et dags stop i Reykjavik havn i sommeren 2004. Således vil det ikke være unormalt, at en krydstogtskib omkring 70.000 brutto tons skal betale omkring 1,2 millioner (svarende til 110.000 DKK eller knap 15.000 euros) for et kort visit i en islandsk havn (Samskip 2004).

Det er de islandske agents opfattelse, at myndighederne bør revidere deres reguleringsbestemmelser, fordi agenterne vurderer, at det på sigt kan påvirke incitamentet til krydstogt i Island.

Den nationale islandske havnemyndighed og ministeriet for transport og turismeanliggender har givet de lokale havnemyndigheder øget autonomi i forhold til at fastsætte havneafgift for krydstogtskibe. Der findes stadig en række statsbestemte omkostninger, som nogle interessenter, især agenterne, udtrykker en del bekymringer overfor, fordi de vurderer, at det forvrider de islandske havnes konkurrenceevne i forhold til nabolandenes havne.

### **3.7.1 Behov for viden og samordning**

Det har ikke inden for projektets ramme været muligt at få et samlet overblik over afgifter og anløbsomkostninger i de nordatlantiske havne, men der er tydeligvis et behov for en komparativ vurdering.

Det bør være et mål, at der er en samordning mellem de nordatlantiske havne for at sikre, at havnene ikke spilles ud mod hinanden i bestræbelserne på at markedsføre destinationen.

### **3.7.2 Terrorisme og et nyt internationalt direktiv**

Den 1. juli 2004 trådte et nyt internationalt direktiv i kraft (The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code), bl.a. begrundet i frygten for international terrorisme, og der var derfor en usædvanlig kort implementeringstidsfrist for alle destinationer og havne (Inmarsat 2004 og Briem Olafur 2004).

Direktivet omfatter skibe i internationale farvande på over 500 brutto tons, men omfatter ikke skibe, der udelukkende er i kystsejlad.

Alle havne, der modtager international skibstrafik, herunder krydstogtskibe, på over 500 brutto tons, er omfattet af direktivet. Det indebærer en række krav til såvel havne som skibe. Herunder at udarbejde en sikkerhedsplan, at være ansvarlige for en tilfredsstillende træning af personale og at opfylde bestemte sikkerhedsprocedurer mod sikkerhedstrusler.

For havnene medfører det, at definere havneområderne og rangere og rubricere dem efter aktivitetstype. Implementeringen indebærer en stor planlægningsopgave for de berørte, idet havneanlæggene ikke længere kan kombinere forskellige aktiviteter så som losning af fiskefartøjer og modtagelse af kargoskibe og krydstogtskibe.

For at modtage internationale passagerer (herunder krydstogtskibe) skal de berørte havnearealer afskærmes med hegn, og der skal være toldvagter tilstede.

For skibene betyder implementeringen af direktivet, at de minutiøst skal opfylde de bestemte sikkerhedsstandarder. Gør de ikke det, kan toldmyndighederne nægte skibene adgang til havnene.

Det ligger i sagens natur, at direktivet har betydet øgede omkostninger for havnemyndighederne og shippingfirmaerne, men eftersom der kun er en sæsons erfaring med de nye regler, vides der ikke, i hvilket omfang meromkostningerne har berørt den enkelte havns konkurrenceevne.

Det kan formodes at reglerne stadig er i gang med at blive harmoniseret internationalt. I Island er der over 20 forskellige myndigheder og "stakeholders" der skal konsulteres for at finde frem til stedlig tolkning og implementeringsprocedure. Normalt tager en implementeringsfase på internationale direktiver nogle år, mens der, som det tidligere er fremgået, har været tale om nogen måneders implementeringsfase for ISPS direktivet.

### *3.7.2.a De islandske konsekvenser*

I Reykjavik havn har direktivet medført, at havneområdet er opdelt i syv forskellige zoner, hvoraf primært to er rettet mod modtagelsen af krydstogtfartøjer. I Vestmannaeyjar havn betyder det at fire zoner identificeres. Zonerne begrænser sig til enkelte anløbspladser. Der vides på nuværende tidspunkt ikke, om de dertil indrettede havnezoner kan bruges fleksibelt under hensyntagen til, at krydstogtsæsonen er kort og anløbene ikke foregår hele året (Briem, Olafur 2004).

I foråret 2004 interviewede Sigríður G. Asgeirsdóttir et par af de islandske havnechefer om fremtidsperspektiverne knyttet til det nye direktiv. Ingen af dem følte, at det gjorde deres arbejde mere problematisk i forhold til forvaltningen af krydstogtfartøjer og turister. De omtalte havne er Akureyri og Isafjörður som begge har gode havneforhold i forhold til krydstogtanløb.

Derimod opfatter rederierne og agenterne implementeringen som en omkostning. Eksempelvis er der i Reykjavik indført dobbelt toldvagt, hvor der hidtil kun har været tradition for toldvagter på skibene, medens der nu både er toldvagter på skibet og ved vagthegnet i havnezonen. Det medfører en øget omkostning for shippingselskaberne, de ikke er glade for. Agenterne forudser at det sammen med mere individuelt bestemte havneafgifter yderligere vil føre til en skærpet spekulation blandt krydstogtselskaberne om, hvilke havne de oplever som økonomisk fordelagtig at anløbe, og at det dermed vil skabe en unødvendig splittelse mellem havnemyndighedernes aktører.

## **4. Konsekvenser for lokalsamfundene**

Krydstogtturismens konsekvenser for lokalsamfundene kan groft opdeles i de socioøkonomiske, de sociokulturelle samt de miljø- og naturmæssige. Det ligger ikke inden for projektets rammer at foretage en generel analyse af disse forhold, men der er indsamlet lokale data, som fremgår af afsnittene for de enkelte destinationer.

I det følgende er opsummeret nogle internationale erfaringer samt peget på nogle forhold, der bør inddrages i de nationale og lokale overvejelser.

### **4.1 Socioøkonomiske konsekvenser**

Af litteraturstudierne fremgår det, at der på internationalt plan kun findes begrænset dokumenteret forskning vedrørende de socioøkonomiske konsekvenser af krydstogtturismen besøg i lokalsamfund, og at de få projekter primært fokuserer på større bysamfund eller storbyer.

Som det fremgår af nærværende rapport er der væsentlige forskelle på de socioøkonomiske konsekvenser mellem de undersøgte destinationer i Island og Grønland. Forskellene er primært afhængig af antallet af anløb og pax pr. skib, samt hvordan anløbene er arrangerede og gennemført af destinationen.

#### **4.1.1 De islandske erfaringer**

I Island er p.t. endnu ikke foretaget nogen systematisk vurdering omfanget af krydstogtturismen. Mens det islandske turistråd og Islands Statistik udelukkende baserer deres turismetællinger på fly og færgen Norrøna, er krydstogt et turistsegment, der ikke indregnes nogen steder. I henhold til islandsk turistråd og Islands statistik har besøgstallet af turister til Island aldrig været højere end netop i 2004 hvor ca. 362.000 turister ankom (SAF /The Icelandic Travel Industry Association januar 2005), som skal ses i relation til en befolkning på ca. 300.000. Men denne beregning inkluderer ikke krydstogtturismesegmentet på trods af, at antallet af krydstogtturister i henhold til såvel det islandske turistråd som Islands Statistik aldrig har været større end i 2004.

Krydstogtturisterne udgør et væsentlig turistsegment, og der ankom i sommeren 2004 alene til Akureyri 32.500 krydstogtturister.

Omkring 46.000 krydstogtturister ankom i sommeren 2004 til Reykjavik, og de fleste skibe stopper i de andre havne, bortset fra isbryderne. Dette tal skulle derfor være en nogenlunde dækkende kalkuleret i forhold til antal af skibe, anløb og datoer. Det bringer det samlede turisttal op på 408.000 for 2004, hvoraf krydstogtturisterne udgør en syvendedel.

Det må således siges, at de islandske turismemyndigheder med deres turismeoptælling vælger at vende det blinde øje til krydstogtssegmentet.

##### **4.1.1.a Valg af metode**

Ved anvendelse af den internationalt anerkendte metode for turismetælling (Boniface & Cooper 2001) vil besøgsraten være langt højere end det er tilfældet med den nu anvendte metode.

Den konventionelle metode, som det islandske turistråd benytter, er baseret på hovedtælling af antal passagerer med fly, sammenkørt med antal overnatninger og nationalitet (Ferðamalarad 2002, 2004), hvorved krydstogtssegmentet ekskluderes, udover de passagerer der ”udskiftes” i Island og således indgår i flystatistikken.

Hvis man i stedet benyttede ankomstmetoden, ville det i forhold til krydstogtssegmentet betyde en fordobling eller tredobling, idet de fleste krydstogtturister kommer i havn to til tre steder. Hvis derimod overnatningsmetoden blev anvendt, ville krydstogtpassagerne nærmest forsvinde i statistikken.

Tidligere har krydstogtturisterne været medregnet med udgangspunkt i eksportstatistikken hvori alle ankommende og afgangende skibe til fremmed havn, samt dets passagerer indgik.

#### **4.1.1.b Socioøkonomisk opgørelse**

Der er endnu ikke foretaget en opgørelse over, hvor meget krydstogtturisterne bidrager til de forskellige stedlige økonomier i form af pengeforbrug til forlystelser og anden service. Et sådan opgørelse ville formodentlig være urealistisk at gennemføre, idet pengestrømmen for forskellige tjenester skulle opgøres, og der skal skelnes i forhold til modtagerfirmaernes hjemsted i landet, der ikke nødvendigvis er i det pågældende lokalsamfund. En sådanne opgørelse vil kræve adskilte stedspecifikke studier af de lokale forhold hvert sted.

Turisternes gennemsnitlige forbrug er blevet undersøgt af to omgange i Reykjavik. Den første undersøgelse blev foretaget i årene 1993-1996, hvor gennemsnitsforbruget blandt krydstogtturister lå på omkring 5.500 ISK (520 DKK eller 70 EURO). Det i 2004 påbegyndte studie viser at gennemsnitspengeforbrug nu ni år senere lå på 6.534 ISK (620 DKK eller 84 EURO). Desværre er gennemsnitsberegningerne et meget begrænset redskab til at indikere det socioøkonomiske omfang af turismesegmentet idet:

- udsvingene er meget store mellem enkelte turister og deres forbrug, hvoraf nogen bruger ingenting i land og andre op til 100 tusind ISK (9.500 DKK eller 1.280 EURO). Variationer af denne størrelsesorden påvirker gennemsnitsberegningerne.
- det bør forholdes til mere konventionelle turister. I 2002 var gennemsnitspengeforbrug pr. dag for flyturister i sommersæsonen omkring 8.600 ISK (770 DKK eller 106 euros) til 13.538 ISK (1.230 DKK eller 167,5 euros) afhængigt af om de var charterturister eller selvstændige turister. Igen er variationen ret stor afhængigt af nationalitet og personer. Når man tænker på at beløbet inkluderer logi, hvilket i de færreste tilfælde er gældende for de krydstogtrejsende, er krydstogtturisternes pengeforbrug pænt.

#### **4.1.2 De grønlandske erfaringer**

Det statistiske materiale for Grønland er mindre.

Grønlands Hjemmestyre udarbejdede i 2002 redegørelsen *Krydstogsturisme i Grønland*, (Skattedirektoratet m.f. februar 2002) der angiver 96 anløb med 20.233 pax ved en 100% belægning og 12.140 pax ved en 60% belægning. Redegørelsen indeholder en oversigt over de lokale turistkontorers estimat over meromsætningen relateret til krydstogtsanløb.

Heraf fremgår det, at der er meget stor forskel på de enkelte byer fra en samlet meromsætning på ca. 5.000 DKK (670 EURO) i Uummannaq til ca. 2.900.000 DKK (389.260 EURO) i Ilulissat (2001). Det høje tal for Ilulissat dækker delvist over, at de to

lokale turistkontorer ”handler” krydstogtsskibe og dermed står for de pågældende skibes oplevelsesdel ved alle anløb i Grønland.

***Oversigt over anløb, pax og havneafgift samt omsætning fordelt på byer i 2001***

By	Antal anløb	Antal pax 100%	Antal pax 60%	Havneafgift (DKK)	Omsætning turistkontorer (DKK)	Gennemsnitlig omsætning pr. pax
Qaanaaq	2	304	182	7.232	40.000	219
Upernavik						
Uummannaq	8	842	505	11.697	5.000	10
Qeqertarsuaq	5	480	288	7.329	6.000	21
Ilulissat	12	2.066	1.240	34.675	2.900.000	2.339
Qasigiannnguit	1	100	60	605		
Sisimiut	18	3.158	1.895	70.203	77.000	41
Kangerlussuaq	14	1.801	1.081		1.500.000	1.388
Maniitsoq	1	141	85	3.063	15.000	177
Nuuk	8	2.304	1.382	37.321	175.000	127
Paamiut	4	781	469	15.630	35.000	75
Narsaq	2	396	238	9.926	52.000	19
Narsarsuaq	1	350	210			
Qaqortoq	14	5.977	3.586	102.238	687.500	192
Nanortalik	5	1.433	860	20.329	120.000	140
Tasiilaq	1	100	60	605	75.000	1.250
<b>I alt</b>	<b>96</b>	<b>20.233</b>	<b>12.140</b>	<b>320.855</b>	<b>5.645.500</b>	<b>465</b>

*Tabel 3. (Kilde: Skattedirektoratet, Grønlands Hjemmestyre februar 2002)*

Mere interessant bliver det ved opgørelsen over turisternes gennemsnitlige forbrug i de enkelte byer, der ligeledes dækker over meget store udsving fra ca. 10 DKK (1,3 EURO) i Uummannaq til 2.339 DKK (314 EURO) i Ilulissat. Redegørelsen illustrerer klart, at langt de fleste byer har en meromsætning pr. krydstogtturist på under 200 DKK (27 EURO) og kun Ilulissat, Kangerlussuaq og Tasiilaq kommer over 1.000 DKK (135 EURO) pr. turist.

Dertil hører, at ud over Arctic Umiaq Lines krydstogtsaktiviteter bliver krydstogtsskibene i grønlandske farvande ejet og drevet af udenlandske selskaber, hvorfor de ikke medfører nogen beskæftigelsesmæssig effekt eller bidrager med selskabs- eller indkomstskat til Grønland.

#### **4.1.3 Potentielle erhvervsudviklingsmuligheder**

Der er i lokalsamfundene ofte en forventning om, at regelmæssige krydstogtsanløb kan stimulere den lokale samfundsøkonomi og erhvervsudvikling.

I henhold til de internationale studier er billedet meget komplekst, hvor der i forhold til de mindre lokalsamfund er en tendens til, at krydstogtskibene og deres rederier eller agenter selv forestår de primære aktiviteter på destinationen, hvorved afkastet til lokalsamfundet bliver meget begrænset. Denne teori understøttes dog ikke af den islandske case, idet organiseringen af agenter er klar, som det fremgår af afsnit 1.5.2.a..

Dwyer og Forsyth (1998) er forgangsmænd m.h.t. udvikling af en oversigt over de komplekse aspekter vedrørende udgifter og indtjening for de forskellige parter, der har berøringsflade med krydstogtanløb. Indtil videre er deres analytiske opdeling det eneste forsøg, der har kunne anvendes som vejledende ved vurdering af krydstogsturismens økonomisk signifikans.

Passenger expenditure	Operator expenditure	Crew expenditure
Airfares to and from base country	Port expenditures:	Local Crew
Internal travel	government charges	Port expenditure by foreign crew
Add-on expenditure:	Port charges (including terminal)	Ship maintenance
Accommodation	towage	Marketing in base country
meals	Provedoring:	Taxes:
shopping	stores and provedoring	income tax
excursions	bunkering	customs duties
Port expenditure:	services (waste disposal, water)	departure taxes
meals		
excursions and travel shopping		

*Tabel 4. Udgifter/indtjening relateret til Krydstogt (tilpasset fra Forsyth og Dwyer 1998)*

De indsamlede data fra Østgrønland stemmer umiddelbart overens med disse internationale iagttagelser. I forhold til Sydgrønland er datagrundlaget for begrænset til at sige noget entydigt. I Island er dette ikke blevet undersøgt systematisk endnu, som det vil fremgå i kapitel 6.

#### **4.1.4 Multiplikatoreffekten i forhold til landbaseret beskæftigelse**

Flere forskere har arbejdet med modellering af multiplikatoreffekter i økonomisk sammenhæng (Dwyer.L & Forsyth.P 1998). ICCL har siden 1997 fået foretaget økonomiske konsekvensanalyser for USA (Impact of North American Cruise Industry on the U.S Economy). Resultaterne fra 2003 studiet, som er fordelt på stater, viser at i Alaska



(som i arktisk sammenhæng er den mest relevante), blev genereret over 18 tusind jobs i direkte forbindelse med krydstogt. Det er ikke sikkert at de anvendte amerikanske indikatorer er direkte overførbare til de nordatlantiske forhold. Det ville kræve særlige studier af metodologien og en særlig vurdering af anvendeligheden. I Irland er der blevet udviklet en særlig multiplikatormodel møntet på krydstogtturisme, hvilket fortjener et nærmere studie (Muloney 2002). I Island er multiplikatoreffekter udelukkende blevet studeret i forhold til turismesektoren generelt (Jónsson, Ásgeir 2003).

I dansk sammenhæng arbejdes med en multiplikatoreffekt i forhold til krydstogtturismen ud fra TØBBE modellen (Turismeerhvervets økonomiske og beskæftigelsesmæssige betydning), på 1,53 helårsbeskæftiget i land for hver million DKK krydstogtturisterne omsætter i land.

#### 4.1.4.a Grønland

Tre af direktoraterne under Grønlands Hjemmestyre har som nævnt udarbejdet en redegørelse vedrørende krydstogtturismen i 2002. Det nævnes i redegørelsen, at *”manglende statistisk dokumentation af krydstogtturismen i Grønland gør det vanskeligt at give et kvalificeret bud på den samfundsøkonomiske betydning af denne turismeform. Et eksempel her på er dataene på turistkontorernes omsætning, som dels er meget usikre, dels er svære at sammenligne fra destination til destination.”* (Skattedirektoratet 2002)

Det er tvivlsomt om den nævnte TØBBE model kan benyttes i grønlandsk sammenhæng, hvor den landbaserede omsætning er så begrænset. Selv i Ilulissat er det tvivlsomt, om krydstogtturismen genererer 4,5 helårsjob, og det giver næppe mening at tale om en reel multiplikatoreffekt af en omsætning på under 100.000 DKK (13.420 EURO) og slet ikke, når det samlede landbaserede personlige forbrug for en hel sæson kommer helt ned på ca. 5.000 DKK (670 EURO), som var tilfældet for Uummannaq i 2001. (Se i øvrigt tabellen i afsnit 4.1.2)

Krydstogtturismen har formodentlig ikke genereret én samlet mandemåned i Sisimiut, der i 2001 havde en landbaseret omsætning på 77.000 DKK (10.335 EURO), men omsætningen har utvivlsomt været med til at stimulere de turistrelaterede virksomheders indtjening og omsætning. På grund af det spredte bosætningsmønster og den grønlandske erhvervsstruktur kan man formodentlig ikke addere omsætningen fra de enkelte destinationer (byer) og dermed få en landsdækkende multiplikatoreffekt.

#### 4.1.4.b Island

På tilsvarende måde er det tvivlsomt, om man kan benytte modellen i forhold til Island.

##### ***Turismens bidrag til Islands økonomi – BNP 1998-2003***

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Turismens procentvis andel af BNP	12,9	13,1	14	12,4	12,1	13,1

Tabel 5. (Kilde: SAF 2005)

Hvis TØBBE modellen skulle anvendes i forhold til Island, ville antal jobs i turismesektoren være øget fra over 13 tusind til 37 tusind jobs over en trettenårig periode, som tabel 6 viser.

**Forventet jobgenerering jævnført TØBBE modellen**

År	Turismerelateret omsætning*	Jobgenerering jævnfør TØBBE**
1990	8.806	13.474
1991	8.684	13.286
1992	8.124	12.430
1993	9.764	14.939
1994	10.595	16.210
1995	12.004	18.366
1996	11.722	17.934
1997	12.021	18.392
1998	14.633	22.388
1999	16.070	24.587
2000	17.967	27.489
2001	22.881	35.007
2002	22.835	34.937
2003	24.531	37.532

\* millioner ISK \*\*antal jobs

*Tabel 6. (Bearbejdet på baggrund af oplysninger fra SAF 2005.)*

I henhold til TØBBE modellen skulle beskæftigelsesforøgelsen have været på over 24 tusind jobs i løbet af tretten år. Realiteten er dog en anden.

Ifølge Islands statistik for året 2003 var det samlede antal beskæftigede 155.680 mennesker, hvoraf 6.098 mennesker var beskæftiget indenfor turismeservice (*Hagstofa Islands 2004 – vinnumarkaðskönnun og skipting atvinnugreina*). Der er en uoverensstemmelse mellem den islandske statistiks opgør og TØBBE modellens formel på over 30 tusind beskæftigede. Det understreger først og fremmest behovet for nænsomhed i forhold til multiplikator beregninger og vurderinger.

Alle de beskrevne studier og metoder perspektiverer det store behov for et egentlig studie af en eventuel multiplikatoreffekt af krydstogsturismens landbaserede omsætning i en kontekst som den islandske og den grønlandske, hvor der er tale om et lille befolkningsunderlag med spredt bosætning, og hvor det i Grønlands tilfælde handler om relativt få anløb i de enkelte byer. Et sådanne studie og modeludvikling vil også være til glæde for andre tilsvarende samfund.

#### **4.1.5 Multiplikatoreffekt i forhold til øget turisme**

Et andet aspekt af krydstogsturismens multiplikatoreffekt, der internationalt set er mindre fokus på, er i hvilket omfang krydstogsturisterne vender tilbage som konventionelle turister.

Der er studier, der dokumenterer, at det kendskab turisterne får til en destination giver dem lyst til at vende tilbage for at udforske destinationen grundigere (Coster 2004). Mange turister tilkendegiver, at de ønsker at vende tilbage for at lære en destination bedre at kende.

Det er svært at måle denne form for multiplikatoreffekt, da der ofte vil gå et vist tidsrum før turisten vender tilbage, og der ikke er nogen systematisk registrering af, om de rent faktisk gør det. På den anden side indikerer turisternes tilkendegivelser, at denne form for multiplikatoreffekt er med til at styrke destinationens turismerelaterede omsætning.

Nogen destinationer har med dette in mente stillet et skilte op foran landgange med ordene "Come Back and Stay" (Coster, Len 2004)

Et nyligt gennemført studie i Island viste at 75% af krydstogtpassagerne ønskede at vende tilbage til Island på et senere tidspunkt for at blive flere dage. De havde således fået blod på tanden til et andet besøg efter det korte krydstogtvisit i Island.

## **4.2 De sociokulturelle konsekvenser**

Den internationale forskning vedrørende de sociokulturelle konsekvenser er ligeledes meget begrænset. Der er tilsyneladende en tendens til, at de negative sociokulturelle konsekvenser er mindre, jo større lokalsamfundet, og jo bedre anløbene er arrangeret. Ligesom der tilsyneladende kan være en sammenhæng mellem lokalsamfundets størrelse og skibenes størrelse samt antallet af anløb.

Umiddelbart underbygger dataindsamlingen i Island og Grønland dette.

### **4.2.1 Globaliseringens paradoks**

Her skal kort peges på en problemstilling, der ofte overses i vurderingen af turismens konsekvenser.

Der syntes ofte at være en divergens mellem turisternes selvforståelse og deres forventninger til destinationerne.

Den hastige stigning i krydstogsturismen er en naturlig konsekvens af globaliseringen. For de fleste nuværende krydstogsturister er netop globaliseringen, og de deraf faldende priser på bl.a. ydelser som krydstogter, forudsætningen for, at de har økonomisk mulighed for at tage på et krydstogt – og specielt til Arktis.

På trods heraf forventer turisterne ofte at komme til destinationer, hvor befolkningen lever "traditionelt", hvor vareudbud i butikkerne primært er lokalt, og hvor de lokale varer er billige.

Mange turister har ingen erkendelsen af, at de destinationer de besøger også er omfattet af globaliseringen, og en del turister undres over at møde en befolkning, der, om end under andre klimatiske forhold, lever en tilværelse, der på mange måder minder om deres hjemland. Mange turister bliver også skuffede, når de oplever, at vareudbudet i butikkerne,

om end det ofte er mindre, i det store og hele er det samme som hjemme hos turisten, og at priserne som udgangspunkt er underlagt de samme globale markedsmæssige mekanismer.

#### **4.3 Favoriseres krydstogsturismen frem for andre erhverv?**

Det har ikke været muligt inden for dette projekts rammer at vurdere spørgsmålet. Her skal blot peges på nogle problemstillinger, der bør vurderes nærmere.

De fleste krydstogtskibe er i forhold til Island og Grønland registreret i udlandet, og en del sejler under bekvemmelighedsflag. Det betyder, at hverken rederierne eller skibenes besætning betaler skat i Island eller Grønland, hvorved der opstår et ulige konkurrenceforhold i forhold til det landbaserede turisterhverv, der oftest betaler skat i det land, det opererer i.

Endvidere er krydstogtskibene ikke underlagt de samme miljøkrav og -afgifter som renovationsafgift, spildevandsafgift m.v., hvorved de igen får en konkurrencefordel i forhold til de landbaserede turisterhverv.

#### **4.4 Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Det har hverken været intentionen eller muligt inden for projektets rammer at foretage en systematisk kortlægning og vurdering af krydstogsturismens miljø- eller naturmæssige konsekvenser. I henhold til eksisterende internationale studier er der en lang række problemstillinger, der også i en arktisk sammenhæng bør vurderes grundigt.

Havområderne omkring Østgrønland og Island lider især af Tc (Technetium-99) forurening der stammer fra Sellafield anlægget og La Hague (AMAP 2002). Overfladevand i havområdet omkring Østgrønland er især udsat for Cesium 137 og 90sr, der sandsynligvis stammer fra Chernobyl ulykken og fra en række europæiske forarbejdningsindustrier (AMAP 2002). Det er ikke klart, hvorledes den gift og forurening, der allerede er oplagret omkring de respektive kyster, kan påvirkes ved yderligere krydstogttrafik, eller om det overhovedet har en accelereringseffekt. Den forurening, der nu identificeres, og risikoen fra skibene burde sammenholdes og vurderes.

Nedenstående er kort opridset *nogle af* de centrale problemstillinger.

- Skibstrafikken er ansvarlige for et væsentligt bidrag til CO<sub>2</sub> emissionen samt emissionen af NO<sub>x</sub> og NO<sub>2</sub>. En netop offentliggjort rapport fra Miljøstyrelsen, *Vurdering af krydstogtskibes bidrag til luftforurening (Miljøprojekt 978, H. Rørdam Olesen og Ruwim Berkowicz)* viser dog, at krydstogtskibene i Københavns havn reelt ikke har den store betydning, hvad angår emissionen af NO<sub>x</sub> og NO<sub>2</sub>. Problemet for Island og Grønland er, at der ikke endnu er blevet lagt op til en vurdering af disse forhold. Islands miljøinstitut har påpeget behovet for at vurdere det, men de islandske myndigheder har indtil videre ikke reageret. Der eksisterer derfor ikke et vidensgrundlag om CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og NO<sub>2</sub> forholdene i relation til krydstogtskibe på disse kanter.

Der er en række parametre, der har betydning, som skibets konstruktion, alder, brandstof m.v., og ofte er specielt ekspeditions-krydstogtskibene af ældre dato. Det kan

derfor ikke forventes, at de københavnske erfaringer direkte kan overføres. Et forhold der bør undersøges nærmere.

En vurdering af krydstogtskibenes CO<sub>2</sub> emission og emissionen af NO<sub>x</sub> og NO<sub>2</sub> skal sammenholdes med den miljømæssige konsekvens af at transportere det samme antal passagerer med fly.

- Med hensyn til spildevand har man i Alaska i 2001 indført en obligatorisk overvågning af krydstogtskibenes affaldsvand og dets påvirkninger (Alaska Cruise Ship Law). Det indebærer systematiske prøver og beregninger på forurening og giftstoffer. Der skelnes mellem store og små skibe.

Den største forureningsrisiko for de store skibe, som overskred de nationale vandkvalitetsparametre, stammede fra koncentrationer af ammoniak, kobber, nikkel og zink i spildevandet. De amerikanske kystmyndigheders krav til forbedret "discharge systems" og en regel om, at de store skibe ikke loser spildevand indenfor tre sømilegrænsen, har ført til at testen "whole effluent toxicity testing" i 2003 kunne præstere konklusionen "wastewater effluent from large ship with advanced wastewater treatment systems does not pose a risk to aquatic organism, even during stationary discharges".

Hvad angår de små skibe er der det problem, at meget færre af dem har installeret et nyt spildevandsbehandlingssystem. I 2003 blev skibene testet for 16 forurenende stoffer og 160 kendte stoffer (Alaska Department of Environmental Conservation 2004, s.56). Der blev identificeret otte forurenende stoffer over den accepterede vandkvalitetsstandard, herunder ammoniak i behandlet blandet, gråt- og sortvand, klorin, koliform (bundfald), arsenik, kobber, nikkel, selenium og zink.

- Umiddelbart er den største miljømæssige trussel et eventuelt forlis eller større olieudslip. Krydstogtskibene medbringer anseelige mængder fuel, og langt de fleste sejler af økonomiske grunde på heavy fuel, der er det mest økotoksiske, og som kun nedbrydes meget langsomt i de arktiske farvande.

Specielt i Østgrønland vil et større olieudslip have alvorlige konsekvenser bl.a. fordi beredskabet af naturlige årsager er meget begrænset samtidig med at isforholdene ofte vil komplicere og langsommeliggøre bekæmpelses- og oprydningsarbejdet.

Rent statistisk øger krydstogtssejladsen i de kystnære farvande langs Østgrønland faren for et større olieudslip betydeligt, da den øvrige sejlads i disse farvande er yderst begrænset. Samtidig sejler krydstogtskibene ofte i for dem ukendt farvand, medens de få forsyningskibe er stedkendte. Trawlerfiskeriet langs Østgrønland foregår normalt langt fra land og udenfor det normale storisområde.

Sejler skibene derimod på gasolie, er de miljømæssige konsekvenser af et eventuelt større udslip væsentlig mindre og bekæmpelses- og oprydningsarbejdet lettere, hvorfor det bør overvejes at indføre påbud om brug af gasolie for krydstogtskibe i hele det arktiske område.

- Der bør følges op på, om krydstogtskibene overholder IMO kravene i forhold til affaldshåndtering. Endvidere bør det vurderes, om der i de berørte farvande bør være yderligere og skærpede reguleringer vedrørende affald, slamtanke, ballasttanke m.v..

- Hvis skibene bruger helikopter, skal der stilles strenge krav i forhold til fuglefjeld m.v., og det skal sikres, at kravene overholdes.
- Støj fra skib og skrue kan være et problem i forhold til specielt de store hvaler, og problemet forstærkes, hvis der er tale om længere tids direkte isbrydning.
- Det bør overvejes at indføre overvågning ved landgang på fredede områder og i nationalparker.
- Der bør udvikles procedure for miljømæssig status og vurdering af de attraktioner, som rederierne prioriterer.
- Der bør ligeledes udvikles procedure for monitorering af værdifuld arv. Som det fremgår af rapporten ”*Miljøovervåking – av ferdselsslitasje – Grønland, Island, Svalbard*” er der en del beskyttede områder på Svalbard med begrænset adgang for turister. I forhold til en kortlægning af krydstogsturisternes ilandsstigninger viser det sig imidlertid at mange af disse områder besøges og nedslides i en sådan grad, som man ikke have forestillet sig. Krydstogtskibene trodser adgangsregulering i et sådant omfang at myndighederne på Svalbard har set sig nødsaget til at gennemføre yderligere foranstaltninger (TemaNord 2003:530, kort s.30). Der findes ingen tilsvarende opgørelse fra Island eller Grønland, hvilket set i lyset af de stigende zodiac ilandsstigninger er en stærkt tiltrængt kortlægningsopgave.
- Der bør foretages en vurdering af effekten af MOU (Memorandum of Understanding) frem for forpligtende regulering.



*Maasdam kæmpede sig gennem tågen til Akureyri havn – 6. August 2005. (Anna Karlsdóttir)*

## 5. De Islandske destinationer

### 5.1 Anløb til destinationerne Reykjavik, Grundarfjörður, Ísafjörður og Akureyri

De første skriftlige kilder om krydstogtskibe til Island stammer fra 1835 fra Shetland Journal om krydstogt fra Stromnes i Skotland til Island og Færøerne. Det første krydstogtskib som der med sikkerhed er billeder af ankom 1905 til Reykjavik (Ágúst Ágústsson 2004). Dette var skibet Fürst Bismarck. Det første krydstogtskib der ankom til Akureyri i 1907 hed Hamborg.

Tyske krydstogtskibe fandt de nordatlantiske destinationer attraktive frem til første verdenskrig, og så igen i mellemkrigsårene ankom især tyske krydstogtskibe til Island (Ágúst Ágústsson). Nazisterne drev eget rejsebureau og tilbød billige sejladsere for deres medlemmer. For amerikanerne blev krydstogt motiveret af spiritusforbuddet og krydstogterne gik under navnet ”the floating gin bath-tub”.

Efter anden verdenskrig blev flytrafikken den primære ferierejsemåde, men især i halvfemserne er antal krydstogtanløb steget bemærkelsesværdigt i Island.

I sommeren 2004 var der fire ledende havne i forhold til krydstogtanløb. Reykjavik modtog 66 skibe, mens Akureyri modtog 53 og Ísafjörður modtog 19 skibe.

Havne	Antal anløb	Antal selskaber
Reykjavik 1997-2004	392	55
Ísafjörður 1995-2004	92	24
Akureyri 1992-1994/2003-2004	19/97	20
Grundarfjörður	24	5

Tabel 7. Antal anløb til fire ledende havne med krydstogtsanløb fra slutningen af halvfemserne til 2004 forholdt til antal rederier.

### 5.2 Anløb til andre havne i distriktet

Seks andre havne modtager i varierende omfang krydstogtskibe.

Grundarfjörður havn på Snæfellsneshalvø modtager et stigende antal krydstogtskibe. I sommeren 2004 anløb 12 skibe, i 2003 anløb syv skibe og i 2002 fem skibe. For 2004 drejer det sig om fem skibe, der vælger at anløbe flere gange i løbet af sommeren (*Columbus*, *Ocean Monarch*, *Hanseatic*, *Funchal* og *Adriana*).

Nabobyen Ólafsvík modtog tre anløb fra det samme skib Columbus i sommeren 2004. Rejsebureauet DeTour drevet af to sydafrikanske kvinder har sørget for modtagelse, guidning og happenings, hvor den lokale befolkning i varierende grad er blevet involveret, eksempelvis til musik, korsang, håndarbejdsseancer og lignende.

Vestmannaeyjar havn modtog otte krydstogtskibe fra fem selskaber i sommeren 2004. Antallet af anløb til Vestmannaeyjar havn er mindsket i løbet af årene, hovedsageligt fordi havnen ikke har forudsætninger til at modtage skibe over 130 meters længde. Besejlingsforholdene og problemer med at sejle passagerer i land har skabt utilfredsstillelse blandt rederierne og nok i det lange løb fået selskaberne til at vende fokus mod andre havne.

Húsavík havn modtog fire skibe i sommeren 2004 og det femte meldte afbud. Havneforudsætningerne er for tiden ikke ideel til krydstogtskibe, men der arbejdes på at uddybe havnen.

Havne	Antal skibe - årstal	Antal skibe - årstal	Procentvis årlig vækst
Reykjavík	26 (1992)	51 (1995)	14%
Akureyri	15 (1990)	35 (2002)	16%
Ísafjörður	6 (1995)	13 (2002)	6%

*Tabel 8. (Bearbejdet fra Van Deursen 2002)*

Som ovenstående tabel viser har der været eksponentiel vækst i krydstogtanløb op igennem halvfemserne. I takt med at kendskabet til Island og flere destinationer øges blandt selskaberne des flere skibe ankom. Tal fra andre havne rækker ikke flere år tilbage.

### 5.3 Turisternes forventninger og oplevelser

Alt tyder på, at turisternes forventninger indfries, i hvert fald jævnfør et nyligt gennemført studie af et udsnit på knap 700 krydstogtturister i sommeren 2004 (Karlsdóttir, 2005).

Forhåndsinformationerne om destination, og de forventninger der skabes, stemmer overens med turisternes oplevelser og erfaringer. Det fremgår af det nævnte studie, at over 75% af turisterne mente, at de på forhånd havde fået tilstrækkelig eller rigeligt med informationer om de islandske destinationer før anløb. Tilfredshedsgraden med de besøgte destinationer i Island var ligeledes stor.

Turisterne blev stillet spørgsmålet, om de oplevede at noget manglede i deres besøg af Island. Størstedelen valgte ikke at besvare spørgsmålet, hvilket må udledes som fuld tilfredsstillelse. Hovedparten, af de 200 der svarede (102), valgte at understrege, at der ikke var noget at påtale. En del af dem der svarede (48) anførte, at der manglede tid, og at de ville have haft lyst til at have mere tid til at se og opdage, mere fritid, eller de brokkede sig over, at der ikke var tid til at handle. Alt i alt må det islandske turismeservicepersonale, der er i berøring med eller planlægger arrangementerne for krydstogtturisterne, være godt tilfreds med disse svar.

#### 5.3.1 Hvilke turister?

Som det fremgår, er krydstogtturisterne i Island middelaldrene og ældre. Der er dog en tydelig tendens til faldende gennemsnitsalder blandt turisterne. Således var gennemsnitsalderen blandt krydstogtturister i sommeren 2004 53 år, medens det i 2003 var



59 år, og i 1996 var gennemsnitsalderen 61 år (Karlsdóttir 2005, Ásgeirsdóttir 2003, Félagsvísindastofnun 1995).

På internationalt plan vurderes det, at terrorhandlingerne den 11. september 2001, i hvert fald for amerikanere, har betydet, at fokus på sejlads som ferie- og transportform fik en opblomstring, og at denne form for turisme oplever en stigende popularitet, ikke mindst blandt de yngre veluddannede turister (Van Deursen 2002). I en undersøgelse foretaget over en treårig periode blev turisternes økonomi og baggrund undersøgt nøje. De fleste krydstogtturister havde i halvfemserne indtægter over middel, og de var rejselystne, idet de fleste havde været på en række krydstogter før de tog turen til Island, og deres uddannelsesbaggrund var relativt høj.

Der er ikke noget der tyder på, at turisternes sociale sammensætningen er ændret signifikant. Litteratursøgning og international forskning viste samme tendens som foroven beskrevet.

*“There’s really no such thing as a “typical” cruise vacationer anymore. From rich and famous celebrities to the family next door, all kinds of people enjoy cruises these days” (CLIA 2004)*

### **5.3.2 Livet på skibet**

Sejladserne på de store skibe er karakteriseret af en masse underholdning og sociale arrangementer til at fordrive tiden med, mens der på ekspeditionsskibene afholdes forelæsninger. Herudover er der en del happenings ombord alt efter hvor der sejles, f.eks. udgives der certifikater til turisterne efter at skibene har sejlet til/fra Akureyri og passeret polarcirklen ved Grimsey.

Livet ombord afhænger meget af vejrforholdene og især sejladserne over Danmarksstrædet kan være noget barsk især for dem med tendens til søsyge.

Nogen af turisterne skriver dagbøger om deres oplevelser, og via dem kan man få indblik i livet ombord. Her er et lille udpluk af deres fortællinger, som genspejler de alsidige aktiviteter under sejladserne, mens der ventes på at nå næste havn.

*“Monday the 4th of August means another full day at sea to reach Heimaey. A little Island just eleven kilometres Southern of Iceland. At seven o’clock I am upstairs again. The weather is beautiful, so we decide to have our breakfast on deck. After an hour or two the sun disappears behind the clouds, but there is enough to do! This time a lecture of Iceland named “ symphony of Ice and Fire”. Further you can play darts, table tennis, cards and so on. I prefer looking for seabirds, a los whale or dolphins. You can notice, that we are now sailing at the Atlantic Ocean. More and more the question for medicines against seasickness can be heard. Fortunately I have no problems. After Dinner there is always sphere music in the bar and dance-music in the Ilha Verde Lounge with or without dancing group.” (Travel- and birdreport Iceland Cruise 2003)*



*“Tuesday the 5th August at 6:30 a.m. with coffee on deck again...Back on the ship I enjoy the many birds and the view over the different islands. At 5:00 p.m we leave for Reykjavik, but first we sail around the youngest island Surtsey, that in 1963 raised out of the sea and now slowly dissappears again....Thursday the 7th after coffee on deck and breakfast at eight, we reach Grundarfjörður...Friday the 8th of August we have our breakfast on deck again. At eight o'clock we are in the harbour of Isafjörður.” (Ibid 2003)*

*“Arrive in Keflavik Iceland’s International Airport, named for a pretty harbour town, where we embark the ship. ..Day 2-3 At sea in the Denmark Strait en route to Greenland. At this time of the year we witness the northward migration of seabirds and whales. Closer to Greenland we sail along the edge of the East Greenland sea-ice, which is drifting around Kap Farvel and then north along the west coast of Greenland. Day 4. Today we spent the whole day in the sea-ice, working our way towards the fjords of South Greenland. Day 5. We will try to get to Unartoq, where we take a bath in a hot spring surrounded by icebergs. Later we sail to Allitsepá (Sydprøven), a lovely Greenlandic village, with a great series of stranded icebergs..” (The Great Canadian Travel Company Ltd 2004)*

Selv de mere seriøse forskningskrydstogter udgiver dagbøger på nettet.

*“It started in Iceland, got a little rough but could only get better. This Sunday evening you find us sailing out of Courtauld fjord (that's the one where JCR is marked on the close-up picture) into the main Kangerdlugssuaq fjord, having just recovered AutoSub from its latest mission. We had hoped to carry out our next survey in front of the Kangerdlugssuaq Glacier itself, but the ice conditions might*

*prevent us. Part of the glacier's ice shelf has broken away filling the fjord with large bergs and loose ice, but we shall have a look tomorrow before deciding on our next move. There are other glaciers and fjords around us should our first target not be practical.*” (British Antarctic Survey, 2004)

### 5.3.3 De islandske destinationer og attraktioner

Som beskrevet anløber krydstogtsskibene en række islandske havne, og under anløbet deltager turisterne typisk i en ekskursion, hvor det er varierende, hvilken attraktion, der besøges.

Afsnittet koncentrerer sig om følgende fire destinationer og attraktionerne forbundet med dem: Reykjavik i sydvest, Grundarfjörður i Vest, Isafjörður i nordvest og Akureyri i Nord.

Fra Reykjavik er der to hovedattraktioner, først og fremmest “den gyldne cirkel” hvor Gullfoss, Geysir og Þingvellir besøges (nationalpark, altingets oprindelsessted og tektoniske pladers mødested) med et lille stop i Eden i Hveragerði (greenhouse town), som er en speciel blanding af turistforretning, restaurant og gartneri, hvor der dyrkes bananer og andre tropiske urter. En anden kortere tur er Reykjanes halvø (også med europæiske og amerikanske tektonik), lavafolkevang, nyere geologisk underjordisk museum og med slutbad i Blue lagoon.

Fra Grundarfjörður er hovedattraktionerne Snæfellsjökull, som også er vulkan (kendt fra Jules Verne historie “Journey to the center of the earth”), og Arnarstapi område, hvor turisterne ofte går langs klippestranden og iagttager det rigelige fugleliv og natur. Djupalonssandur (med unik lavatisk stenform), mineralske kilder og flere attraktioner, der er en del af den fredede nationalpark, er også populært rejsemål.

Det mest populære rejsemål for krydstogtturister, der kommer til Isafjörður, er foruden det lokale museum at besøge Vigur, en lille ø hvor turisterne sejler til med speedbåde eller zodiacs og ser på bl.a. ædderfugle og terner.

Fra Akureyri går turen som regel omkring Myvatn og Namaskard og videre til Godafoss. Et nyere indslag i udbudet af ekskursioner fra Akureyri er en flyvetur til Grimsey, som polarcirklen går igennem.

## 5.4 Socioøkonomiske konsekvenser

Der er indtil dato gennemført tre undersøgelser af krydstogtturismen i Island. De viser alle, at turisterne generelt har positiv opfattelse af landskab, samfund og kultur. Der er endnu ikke gennemført undersøgelse for at afdække indbyggernes oplevelser.

### 5.4.1 Turistkontoret, turisterhverv, guider mv.

Agenterne kontakter lokale turistbureauer, der kan sørge for rejse- og underholdningstilbud til turisterne, mens de er i havn. I Isafjörður er det Vesturferðir, i Grundarfjörður er det DeTour og i Akureyri er det det lokale turistbureau “Ferðaskrifstofa Akureyrar”.



*Taxachaufførerne håber, at de kan tjene ekstra p krydstogtsturisterne – Denne dag er de heldige, nogen har mistet den bus de skulle have været med (Anna Karlsdóttir)*

I en del tilfælde har agenterne ansvaret for at arrangere og planlægge eksempelvis ekskursioner sammen med busselskaber, restauranter osv. Det ser ud til at der er et tæt samarbejde mellem hovedagenterne og de mindre turistselskaber lokalt, og at der er opbygget et godt netværk mellem aktører på alle niveauer af turistbranchen.

To byer har lagt sig i spidsen ved at byde krydstogtpassagerer særligt velkommen med usædvanlige initiativer, arrangeret af de lokale turistkontor og erhvervsudviklingsrådet. Det er Isafjörður som startede allerede i 2001 og Grundarfjörður som startede initiativet i 2003.

#### **5.4.1.a Isafjörður**

I Isafjörður blev en lokal artist, på initiativ af turistchef Dorothy Lubecki, involveret i at male en container placeret på havnen, som indeholdt informationsmateriale, pjecer og billeder fra egnen. Målet er at informere turisterne bedst muligt og skabe et godt indtryk af destinationen.

Endvidere blev der i samarbejde med kommunen lagt vægt på at have en særlig velkomstkomite på havnen, der sang, dansede og underholdt.



Herudover involverede man teenagerne, der i sommerperioden var ansat til at sørge for oprydning og gartnerarbejde rundt omkring i byen, og til at danse nationaldanse foran bymuseet, hver gang der var et krydstogtanløb.

Endelig blev byens lokale kirkekor, så vidt det var muligt, involveret i at holde korttræning i kirken mens skibet var i havn.

#### *5.4.1.b Grundarfjörður*

På initiativ af to sydafrikanske kvinder, der bor i Grundarfjörður, blev der igangsat særlig velkomstprocedure. Kvinderne lagde vægt på gæstfrihed og venlighed og fik lokale håndarbejdsforeninger til at udstille og sørge for happenings, og fik en harmonikaforening af ældre mænd til at spille osv.



*Lokale kvinder klædt p til lejligheden i Grundarfjörður havn – man eikke altid lige oplat klokken syv m morgenen! (foto: Anne Karlsdóttir 2005)*

#### *5.4.1.c Det ulønnede engagement*

Initiativerne i de to byer er af den mere utraditionelle type arrangementer etableret i forhold til krydstogtturismen. De involverede planlæggere, som i disse tilfælde repræsenterede kommunal og egnsnæssig myndighed og et privat turistbureau, har haft et usædvanlig vedholdende engagement.

Det er klart, at den slags kræver en masse frivilligt arbejde fra de implicerede parter, og at det ikke kan opretholdes med mindre nogen i et længere perspektiv investerer penge i det.

I Isafjörðurs tilfælde blev der fra kommunens side brugt penge til at betale løn for en særlig repræsentant overfor krydstogtpassagererne osv. I Grundarfjörður har det primært været de to kvinder fra rejsebureauet DeTour, der har sørget for det hele uden nogen ekstratilskud.

Passagerernes respons overfor disse initiativer har været positiv, og mange har udtrykt stor taknemmelighed og f.eks. skrevet takkebreve til de ansvarlige efter hjemkomst. Det lader til, at målet helliger midlet. Turisterne får en uforglemmelig oplevelse og et stærkere indtryk af destinationen end ellers.

Krydstogtselskaberne reagerer ved i høj grad at overveje flere anløb til disse destinationer i den næste sæson, fordi destinationen viser, at de gør noget særligt for at promovere sin positive side.

I det længere løb kan det dog vise sig problematisk. Der er en grænse for, i hvor stort omfang de lokale beboere kan blive ved med at dukke smilende op på havnen for at arbejde gratis, og hvor hyppigt de kan gøre det. Det har været erfaring i Isafjörður, at efter et par somre var engagementsniveauet slet ikke så stort, som den første sommer initiativet stod på. De kommunale myndigheder har også begrænset omfanget af de ressourcer, de investerer i det.

#### *5.4.1.d Det kommercielle engagement*

Den mere konventionelle procedure omkring krydstogtpassagerernes aktiviteter i land handler om rekruttering af en eller flere guides til den planlagte ekskursion, et busselskab til kørsel, engagement fra restauratør til bespisning under en pause på rejsen og lignende.

Valget af guide afhænger af, hvilken sproggruppe det drejer sig om, men generelt er de islandske destinationer udrustet med et godt udvalg af guider, dels fordi der eksisterer en velanerkendt uddannelse i faget, og dels fordi islandske universitetsstuderende (som studerer i udlandet) gerne arbejder som guides om sommeren. Med flere indvandrere i Island er der yderligere tilføjet kvalifikationer i flere sprog end tidligere. Eftersom de fleste krydstogtpassagerer er tysktalende, er der mest efterspørgsel efter guider med den sproglige kvalifikation.

#### *5.4.1.e Forplejning i land*

Hvad angår bespisning på ekskursion gøres der typisk stop et sted, hvor der spises lunch. Oftest består måltidet af simpel kost som suppe og brød eller lignende. Det giver ikke noget særligt indtryk af den lokale madkultur, eller specielle stedbundne råvarer eller håndtering af råvarer.



*Souvenir butiksejerne i Akureyri tager traditionelle dragter på, når der er krydstogtsskib (Anna Karlsdóttir)*

Den nyligt gennemførte studie viste, at hoveddelen af passagerne ikke syntes at islandsk mad var noget særligt. Det undrer ikke, i forhold til menuen, men det er i lodret strid med de seneste års budskaber fra Det Islandske Turistråd, de store interessenter i rejsebranchen, f.eks. Icelandair, og de islandske ministre om, at islandske råvarer i højere grad skal flettes ind i turismen, for at gøre verden opmærksom på den rigdom i gode råvarer som landet kan præstere.

Ifølge en af de største agenter er krydstogtpassagerne ikke en oplagt målgruppe for en kampagne om islandske råvarer og kogekunst. Turisterne får kost på skibet, og det ene måltid de indtager på en ekskursion bærer præg af hurtig bespisning, fordi at det er naturen, der er det primære mål for rejsen.

Det er dog værd at overveje, hvordan disse tilbud kunne f.eks. diversificeres. Ikke mindst når man tager turisternes baggrund i betragtning, eftersom de med deres høje uddannelsesbaggrund, økonomisk status og interesse typisk vil være kulturnydere af karat.

#### **5.4.2 Detailhandel m.v.**

Detailhandlen og udbudsbredden afhænger meget af destinationens indbyggertal. For det meste har krydstogtpassagerer ikke tid til at handle, fordi stoppene er korte, og hovedformålet er at gå på ekskursioner eller opleve natur. Passagerernes ønsker varierer dog i forhold til deres nationale oprindelse. Således er amerikanerne mest interesseret i at handle (Karlsdóttir 2004).

Omfanget af krydstogtturisternes handel i butikkerne i de byer og på de destinationer de besøger er ikke officielt kendt. Sammenholdt med den store variation i pengeforbrug er det dog klart at nogen er storhandlende mens andre ikke betyder noget for detailhandelen.

Der sidder en repræsentant for købmandsforeningen i organisationen Cruise Iceland. Udover det er det de impliceredes opfattelse (medlemmerne i Cruise Iceland), at detailhandelen ikke generelt viser ret stor interesse overfor dette turistsegment.

#### **5.4.3 Øvrige erhverv**

Krydstogsturismen berører i begrænset omfang andre erhverv. Affaldsfirmaer, vandforsyningsfirmaer, busselskaber og kommunen m.fl. har økonomiske interesse heri.

#### **5.4.4 Ønsker og anbefalinger fra turistkontoret**

Ifølge Asgeirsdóttir analyse (2003) er der en række oplevelsestilbud, som passagererne til Ísafjörður gerne ville opleve i større omfang, end det nu er muligt. Et af dem er at få et bedre kendskab til byen Ísafjörður gennem en gåtur med lokale guider, der kan fortælle om byens historie, bygninger og kultur.

Det lokale turistbureau Vesturferðir responderede på denne interesse i sommeren 2003 og planlagde et tilbud, som kunne opfylde disse ønsker. Det blev sendt til skibene, men viste sig ikke at være nogen succes. Krydstogtselskaberne fandt ikke tilbuddet fordelagtigt for deres turister, fordi det var for billigt, så selskabet kunne ikke tjene på royalties, som de plejer, når de sælger pakkede ture ombord før anløb.

### **5.5 Sociokulturelle konsekvenser**

#### **5.5.1 Befolkningens oplevelse og holdning til krydstogtsskibene**

Der meldes om, at indbyggerne i de bygder, hvor krydstogtpassagerne lander er spændte og positive, og at de knytter en del forventninger til denne form for turisme.

På de mindre destinationer, f.eks. Grundarfjörður og Ísafjörður mærkes det tydelig på byens menneskeliv, når et skib er i havn. Det ses som et tiltrængt krydderi i gadebilledet.

#### **5.5.2 Befolkningens engagement**

Som ovenfor beskrevet er befolkningen i større eller mindre grad blevet involveret for at bidrage frivilligt med underholdning og velkomsthappenings for turisterne. Så vidt vides er dette dog ikke blevet praktiseret i Reykjavík eller Akureyri.

I Island er der en lang tradition for at gå havne "rundt". Det betyder, at mange indbyggere, især dem med rødder i havet og sømandskab, jævnligt går ned til havnen og betragter skibe,



der er til kaj. Krydstogtskibene tilføjer floraen af skibe i havnen endnu et element. Jævnligt kan lokale beboere ses ved havnen for at beskue skibene og deres udrustning. Det kan tolkes som den lokale beboers udtryk for interesse.

## **5.6 Potentialer for lokal erhvervudvikling**

Mange turister giver ikke kulturelle attraktioner nogen høj karakter. Enten må det skyldes, at der ikke i programmet er indlagt nogen besøg på lokale museer, eller også opleves kulturlivet som ikke synligt eller som fattigt.

For nogen kan det fattige gadeliv i byerne virke noget frastødende. Islændingene kører i bil mens turisterne spadserer. De er således i begrænset kontakt med Islændinge.

Nationalmuseet i Island har stået lukket på grund af renovationsarbejde/genopbygning i nogle år. Det er nu for nyligt åbnet og det kan indvirke på, hvordan rejseplanlæggerne sammensætter ekskursionstilbuddene til passagerne. Forhåbentlig vil det bidrage til at give turisterne et indtryk den lokale kultur.

## **5.7 Miljømæssige konsekvenser**

Generelt er der ikke nogen overvågning af miljøeffekterne forårsaget af krydstogtskibene. Det er forfatterens opfattelse, at der er et nærmest ukendt land, og for islændingene virker det som en fremmed tankegang. Ikke desto mindre er vi af den opfattelse, at der er et vældigt behov for overblik omkring de miljømæssige konsekvenser af krydstogt i og omkring Island. (se i øvrigt 4.4).

### **5.7.1 Aflevering af affald til destinationen**

Der er ikke nogen ensartede regler for affaldssortering i Island. Fast affald bliver leveret i de fleste havne, men nogle af de større skibe har affaldsbehandlingsanlæg.

### **5.7.2 Landgang på fredede steder eller i Nationalparken**

Der meldes ikke om problemer omkring landgang på fredede steder eller i nationalparken. Den øgede brug af zodiacs uden egentlig anløb er dog bekymrende idet, der er større fare for, at de relevante myndigheder har mindre hånd i hanke med udviklingen af områderne - ikke mindst dem der er fredet.

Nationalparkgarden i Snæfellsjökull Nationalpark fortæller, at turisterne ynder at komme til stranden i Djúpálónssandur, hvor der er sorte smålavatiske stene som på verdensbasis er nærmest unikke. Hver gang hun er der under turistbesøg, fortæller hun, at det ikke er lovligt at tage stene med hjem som souvenir, men det har hun ingen kontrol over, når hun ikke er der.

Nogen områder er på grund af generel turisttrafik (indenlandsk og udenlandsk) ved at være synligt degraderede. Det gælder for eksempel for Arnarstapi, som næsten ikke kan tage mere i højsæsonen. Det gælder også for området omkring Goðafoss og Gullfoss.

Andre områder er ikke vurderet i dette projekt, men nogen af de fuglefjelde, som krydstogtskibenes rejseplaner fortæller om, er helt sikkert meget sårbare overfor meget mennesketrafik (se i øvrigt kommentar i 4.4).

### **5.7.3 Miljømæssig status og vurdering af de attraktioner, som rederierne prioriterer**

I nogen af de mest populære rejsemål/besøgte områder er der så småt ved at være synlig degradering af forholdene. Græsset er f.eks. nedtrampet, der ligger meget affald (typisk emballage, skodder, plastik osv.), og det irriterer turisterne, at de ikke har en panorama udsigt for sig selv.

De lokale turisme-myndigheder er dog i stigende grad bevidste om problemet, hvor det opstår, og mange forskellige instanser lægger nu øget vægt på samarbejde omkring etablering af stier, vedligeholdelse og beplantning. Flere studier af bæredygtigheder



*Nedtrampede stier ved Arnarstapi*

(carrying capacity) er blevet gennemført i udvalgte områder af Island for at få et overblik over naturens status i højlandet (Sæþórsdóttir et.al 2003) Denne vurdering er ikke blevet gennemført i kystområderne, som er meget besøgte især af krydstogtturister. Området ved Arnarstapi ved Snæfellsnes er meget synligt degraderet og nedtrampet. Det devaluerer kvalitetsfølelsen af at være placeret midt i naturen (hvilket dybest set er det, turisterne higer efter, så snart de er i Island). Dette forhold bør undersøges nærmere.

#### **5.7.3.a Monitering af værdifuld arv**

Indenfor nationalparkerne er der ikke blevet foretaget en vurdering af eller overvågning af risikoen for den kulturelle arv.

Arkæologiske udgravninger finder dog i højere grad interesse som turistmål både blandt historikere, arkæologer og turister generelt. To udgravningssteder indrettes nu målrettet som turistmål. Gásar i Eyjafjörður og Reykholt i Vest Island. Hvordan og i hvilken grad overvågning vil blive tilrettelagt er ikke helt klargjort endnu, men der er et stort behov for en samlet plan på landsplan.

Flatey er en ø midt i Breiðafjörður, som er et yndet mål for zodiac udflugter fra skibe på vej vest mod Isafjörður eller vest mod Grønland. Meget af deres færden på øen, der er fyldt

med smukke gamle restaurerede huse af en helt unik karakter, bliver ikke overvåget af nogen. Selv om øen stadig har en enkel fastboende familie, er det ikke deres job at overvåge, hvor turisterne tramper. Øen ligger midt i, indtil videre, det eneste fredede maritim område i Island og er resteplads for en række fuglearter.



*Udgravninger ved Reykholt.*

#### **5.7.3.b Overvågning med udgangspunkt i referencepunkt**

De beskyttede områder, der er underlagt statens naturværns administration (náttúruvernd ríkisins/umhverfisstofnun), har alle personale, der overvåger og vogter dem.

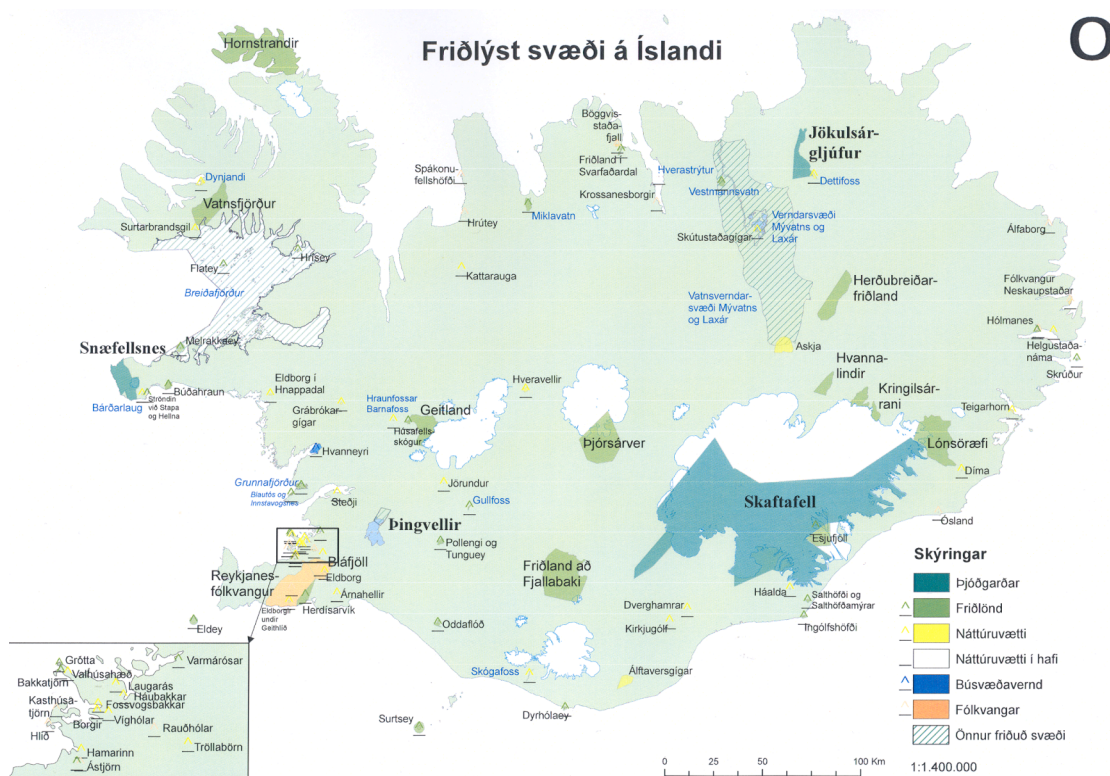
På vestfjordene er der fire fredede områder, i vestlandet er der syv områder, på nordvest og nordøstlandet er der to fredede områder, mens der på sydvestlandet er 6, sydlandet har 8 fredede områder og på østlandet er der 1 erklæret fredet område (<http://www.ust.is/Natturuvernd/Natturuminjaskra/>). Disse områder dækker et areal på ca. 357.037 hektarer.

I Island opererer man med forskellige kategorier af naturværnsområder. De fredede områder hører under en kategori, hvor de i sommerperioden (typisk 15.maj – 1.juli) er helt lukket for adgang for at beskytte fugleyngleområder, eller også er der en klar regel om, at besøgende skal melde sig til naturværnet.

Det er klart, at det for vagtpersonalet flere steder drejer det sig om store områder (<http://www.ust.is/Natturuvernd/Landvarsla/>).

I Dimmuborgir (ved Mývatn), som krydstogtturisterne besøger i forbindelse med anløb til Akureyri, er der en vagthavende, som jævnligt går rundt i turisthøjsæsonen og samler alle mulige småting (emballage, cigaretskodder o.l. synligt menneskeligt affald) for at sikre, at standarden omkring området bliver holdt. Det er opfattelsen, at det ofte er islændingene selv, som de især behøver holde øje med.





*Fredede områder i Island*

## **6. Ittoqqortoormiit og Nationalparken i Nordøstgrønland**

I forbindelse med indsamlingen af data til projektet blev Ittoqqortoormiit besøgt medio september 2004, hvor krydstogsturismen blev drøftet med en række lokale interessenter (se 6.3).

Rapportens kapitel om Ittoqqortoormiit og Nationalparken i Nordøstgrønland er efterfølgende kommenteret og godkendt af de lokale interessenter.

Under besøget anløb følgende krydstogtsskibe byen:

- Polar Star med 85 pax
- Professor Multanovskyj med 46 pax
- Professor Molchanov med 51 pax
- Sergey Vavilov med 64 pax

### **6.1 Anløb til destinationen og i distriktet**

Der har i 2004 været 17 anløb til Ittoqqortoormiit, hvoraf de 11 anløb er af det, der normalt opfattes som ”ekspeditions-krydstogtsskibe”. De 11 anløb blev gennemført af seks forskellige skibe, hvoraf tre havde to eller tre anløb. Derudover var der planlagt to yderligere anløb af disse skibe, som blev aflyst med kort varsel på grund af dårligt vejr.

Endvidere har der været seks anløb af fem mindre sejlskibe.

Som det fremgår af den skematiske oversigt i *Bilag 2* ligger passagertallet på ekspeditionsskibene fra 45 til 85, hvortil kommer et staff på omkring 25 medarbejdere inklusiv ekspeditionsleder, videnskabeligt personale, hotelpersonale, sømænd etc., der for størstedelens vedkommende normalt deltager i landgang og dermed besøget af Ittoqqortoormiit.

Den lokale turistchef Karina Bernlows beskrivelse af de enkelte anløb og dialogen med ekspeditionslederen fremgår af *Bilag 3*.

Der er overensstemmelse mellem de faktiske (og forsøgte) anløb og de anløb, der er anmeldt til Direktoratet for Miljø og Natur.

#### **6.1.1 Udviklingstendenser**

De første krydstogtsskibe begyndte at komme til Ittoqqortoormiit Scoresbysund fjord og/eller Nationalparken for ca. otte år siden, og de første par år var der tale om et til to årlige anløb.

Siden har der været en kontinuerlig og relativ hurtig vækst, hvor der i 2002 anløb otte ekspeditions-krydstogtsskibe og fire mindre skibe, og i 2003 anløb ni ekspeditions-krydstogtsskibe og fem mindre skibe. (Se oversigten i *Bilag 4*)

(I *Bilag 5* findes kommunens forhenværende erhvervskonsulents vurdering af krydstogtsanløbene i 2003.)

## **6.2 Turisternes forventninger og oplevelser**

Projektets oplysninger om turisternes forventninger og oplevelser er baseret samtaler med skibenes staff (ekspeditionsleder, guider m.v.), nogle turister og input fra de lokale aktører i Ittoqqortoormiit samt projektmedarbejderens oplevelser under besøget.

### **6.2.1 Hvilke turister?**

Ittoqqortoormiit og Nationalparken får normalt kun besøg af det, der inden for branchen kaldes "ekspeditionsskibe". Det er oftest relativt små skibe med mellem 40 og 120 pax.

Kunderne til disse ture kommer fra det meste af "den vestlige verden" inklusiv Japan og andre asiatiske lande.

Turisterne er oftest det, der i bred forstand kan karakteriseres som akademikere på vej mod eller i begyndelsen af "den tredje alder", men på nogle af skibene er alderssammensætningen væsentlig bredere, så der deltager turister fra tyverne og op efter.

### **6.2.2 Livet på skibet**

Det er den umiddelbare vurdering, at livet på skibene i det store og hele lever op til turisternes forventninger. Pladsen er relativ trang og miljøet "intimt", men det er også det, turisterne forventer.

Det kommer nok bag på en del af turisterne, at selve sejlturen kan være så hård og søen så høj – men det hører vel med ved valget af destination.



*Professor Molchanov ved Grönland*

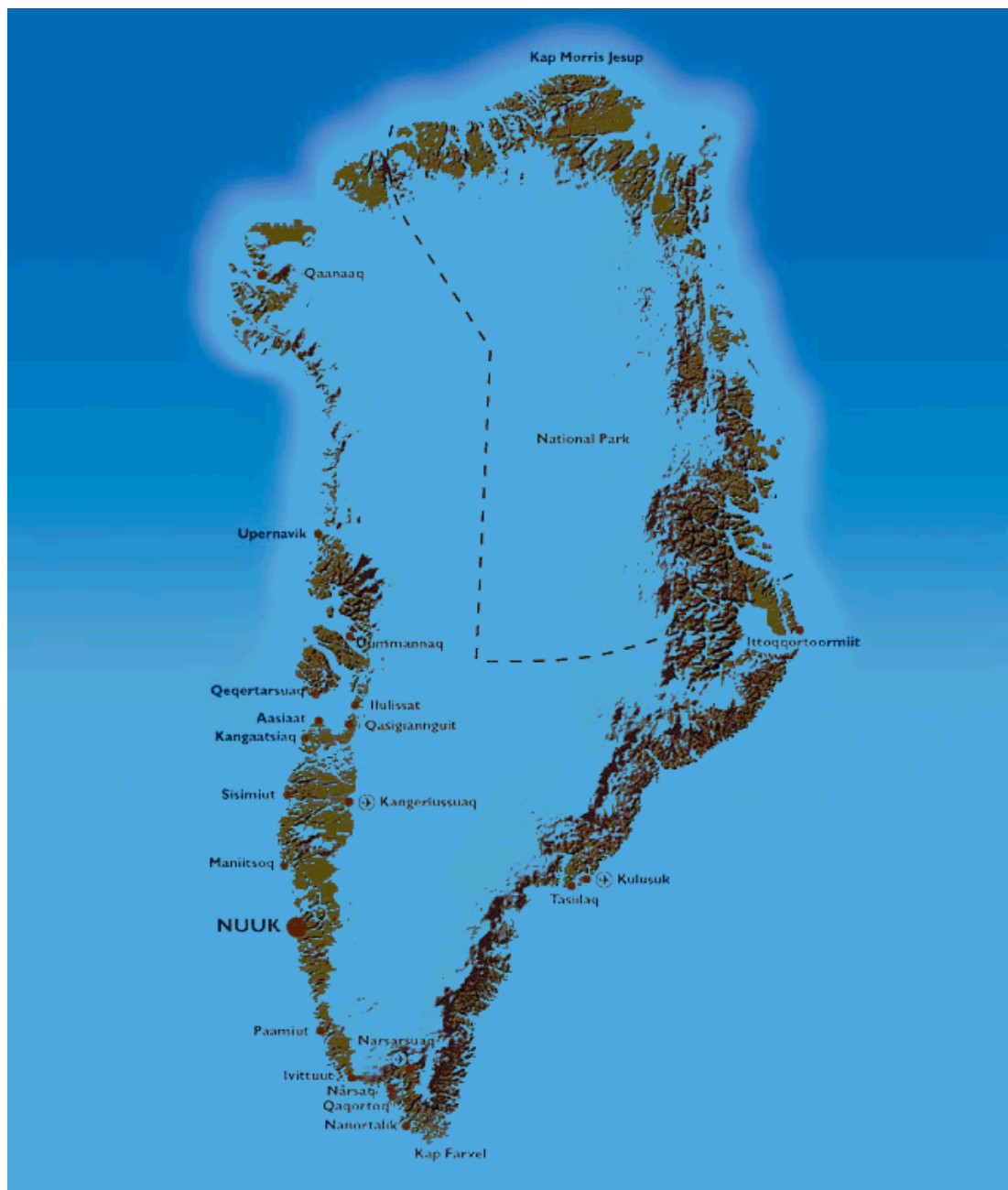
### **6.2.3 Nationalparken**

For turisterne er sejlsadsen ned gennem Nationalparken det forventede højdepunkt.

Som det fremgår af oversigten over skibe og ture i *Bilag 1*, kommer de fleste skibe fra Svalbard, og de prøver at komme ind til den østgrønlandske kyst så langt mod nord, som det er muligt i forhold til isen, og den tid de har til rådighed i Nationalparken. En stor del af disse skibe kommer ind i nærheden af Danmarkshavn.

Der er meget stor forskel på, hvor mange gange skibene gør landgang i Nationalparken. Ud fra det oplyste går de flest i land tre gange, men en enkelt ekspeditionsleder oplyste, at de havde været i land 7 gange i løbet af tre dage, og flere at turisterne gav udtryk for, at det havde været "for meget af det gode".

Generelt oplever turisterne sejlsadsen gennem og landgangene i Nationalparken som en meget stor naturoplevelse.



*(Kort fra Greenland Tourism's hjemmeside)*

#### **6.2.4 Ittoqqortoormiit**

De fleste skibe har et kortere ophold i Ittoqqortoormiit af tre til fire timers varighed, og flere turister har givet udtryk for, at de var dårligt forberedt til dette besøg.

Fordi turisterne ankommer så uforberedte, forstår de ikke den kontekst de havner i. De forstår ikke samfundet, dets historie og naturmæssige og økonomiske eksistensgrundlag, ligesom de ikke forstår den kultur og livsstil, de umiddelbart møder ved så kort et ophold.

Nogle turister gav over for projektet udtryk for, at opholdet var et spændende møde med en anden kultur, medens andre gav udtryk for frustration over, at de oplevede og ikke at kunne forstå det.

Som eksempler på det sidste var der en del, der fik indtryk af, at børnene mistrivedes, fordi de var "overladt til sig selv", ligesom de tolkede børnenes "tiggeri" om penge og chokolade som et udtryk for fattigdom og nød. De fangede altså ikke, at det for børnene var en del af leg og et spil mellem børnene og turisterne.

I det hele taget var der flere turister, der over for projektet gav udtryk for, at de oplevede befolkningen som stakkels og fattig, en oplevelse der stemmer dårligt overens med befolkningens egenopfattelse.



*Multanovskiv*

#### 6.2.4.a Guide ture i Ittoqqortoormiit

Langt de fleste krydstogsturister bliver guidet rundt af "lokale" guider i mindre grupper, hvor de besøgte det meste af byen herunder turistkontoret, skindsystuen, sygehus, politistationen, skolen, KNI, kirken og nogle gange også TELE.

Ved besøg hos sygehus, politi, skole og eventuelt TELE er der normalt en af de ansatte, der viser rundt og holder et lille foredrag om deres arbejde og dagligdag. Det er ikke unormalt, at politiet stempler samtlige turisternes pas, og turisterne får lov til at sidde i "politibilen" og fængslet, og på skolen bliver interesserede vist ind i klasseværelser med undervisning. Ofte kommer turisten også hjem hos guiden privat for at se, hvordan vedkommende bor, og de får mulighed for at klappe en hund.

Ved de fire anløb, som projektet overværede, blev guidningen foretaget af:

- turistchefen der har meget stor viden om de lokale forhold
- to lokale fra byen, hvoraf den ene kun taler meget begrænset engelsk, og der derfor er en væsentlig sprogbarriere
- to nyankomne danske lærere, der havde meget lidt viden om og forståelse for lokalsamfundet.

Guidningen kompliceres yderligere af, at turisterne har meget forskellige forventninger til de guide ture. For nogle turister er det primære, at guidningen foregår på et højt fagligt niveau, og at de ikke oplever nogen sprogbarriere, medens det for andre turister er vigtigst, at de bliver guidet af en lokal inuit. Når skibene opdeler turisterne i grupper bliver der ikke taget højde for disse individuelle ønsker og forventninger.

Det var tydeligt, at turisterne fik meget forskelligt udbytte af de guidede ture, og mange turister gav over for projektet udtryk for, at opholdet i Ittoqqortoormiit havde været "en oplevelse", der havde givet dem et negativt indtryk af lokalsamfundet. Et indtryk der i høj grad bunder i manglende forståelse for det, de så og oplevede.

Samtidig er det vigtigt at understrege, at de fleste turister over for projektet gav udtryk for, at de generelt oplevede befolkningen som åbne, venlige og imødekommende, og at de var meget tilfredse med den guidede rundvisning.



### **6.3 Konsekvenser for lokaløkonomien**

For at skabe et overblik over de socioøkonomiske og sociokulturelle konsekvenser af krydstogtstourismen havde projektet et halvdagsmøde med lokale interessenter, og nedenstående er en opsummering af mødedeltagernes iagttagelser og vurderinger. Ved mødet deltog:

- den kommunale turistchef Karina Bernlow
- den lokale direktør for og outfitter i Nanu Travel, Martin Munck der tidligere har arbejdet tre år som Siriusmand
- Hanne og Birger Sandell, to danske arkæologer der har arbejdet i distriktet i 30 år
- KNI chefen Moses Willumsen, der samtidig er havnechef
- Klaus Søgaard den lokale entreprenør der samtidig driver byens indkvartering

Endvidere blev krydstogtsproblematikken drøftet med lederen af den lokale skindsystue, den fungerende kommunaldirektør der tidligere var erhvervschef, flere skolelærere, lederen af TELE, der er bestyrelsesmedlem i Nanu Travel, den forhenværende leder af TELE der samtidig har fungeret som kredsdommer i mange år, en lokal fanger der ofte sejler med turister, og de lokale der hjalp med guidningen af krydstogtstouristerne.

#### **6.3.1 Ankomsttider og forventninger**

Krydstogtsskibene har for vane at ankomme til Ittoqqortoormiit, når det passer ind i deres sejlplan, som de selv opfatter som meget fleksibel, nu da de opholder sig i ”midnatssolens land”.

De forventer, at turistkontoret og butikker er åbne og byen fuld af liv stort set uanset, hvilken dag og hvornår de ankommer. To af de fire anløb projektmedarbejderen overværede foregik sidst på eftermiddagen efter butikkernes lukketid. Det ene havde anmeldt ankomst om morgenen, men den blev udskudt, fordi ekspeditionslederen fik lyst til landgang ved Uunateq (Kap Tobin) på vej ind frem for på vej ud.

#### **6.3.2 Turistkontoret**

Den lokale turistchef bruger meget tid på dialog med krydstogtsskibene og deres rederier, planlægning af de guidede ture, at finde guider der kan og vil på det pågældende tidspunkt m.v.. Ofte bliver skibenes anløbstider ændret med kort varsel, hvilket giver et betydeligt ekstraarbejde.

Det er alt sammen opgaver, der er en naturlig del af et kommunalt støttet turistkontor, og det er kommunens forventning og intention, at turistkontoret gennem dette arbejde er med til at sikre en rimelig turismerelateret omsætning for erhvervslivet og kommunen. Ligesom arbejdet er med til at markedsføre Ittoqqortoormiit og dermed på sigt øge turismeindtægterne.

Derfor tager turistkontoret ikke betaling for det forberedende arbejde, og guidningen gennemføres for en yderst favorabel pris på 500DKK (67 EURO) pr. gruppe for en totimers guidet tur. Guidningen inkluderer kaffe og kage til turisterne, og der tages ikke betaling for de foredrag, som de ansatte i politi, sygehus, TELE m.v. holder.

Der er nogle ekspeditionsledere, der har prøvet at presse prisen for de guidede ture. På trods heraf er det turistkontorets intention, at prisen skal stige fra 2005.

### **6.3.3 Turisterhverv, guider m.v.**

Kommunens turistkontor fungerer samtidig som kontor for Nanu Travel, der har en lille souvenirbutik i forbindelse med kontoret. Omsætningen i forbindelse med krydstogtsanløbene er meget begrænset, selv om stort set alle turisterne er inde i butikken. Der købes primært postkort og en sjælden gang lidt husflid i den billige ende af skalaen, hvor turisternes valg i høj grad begrænses af CITES reglerne og hjemlandets nationale restriktioner om import af produkter fremstillet af truede dyrearter.

På grund af krydstogsturisternes korte ophold er der ikke basis for salg af længere guidede ture eller tilsvarende.

De lokale, der guider turisterne rundt i byen, får 250 DKK (33,5 EURO) pr. gang og dermed en i lokale sammenhæng rimelig timepris på 125 DKK (16,7 EURO). Som de selv siger, er det ikke det store økonomiske trækplaster, men primært noget de gør af lyst.



#### **6.3.3.a Rekruttering af guider**

Det at guide er ikke noget man bare gør. Det kræver at man har et ordentlig kendskab til de ting, der skal fortælles om, at man er i stand til at formidle det på en forståelig måde både indholdsmæssigt og sprogligt, og at man tør formidle til en større flok mennesker, man ikke kender.

Derfor er det svært at finde lokale, der kan og vil guide, og væsentlige barrierer er manglende sprogkunderskaber og generthed.

For de indbyggere, der umiddelbart kan honorere kravene, er der det problem, at krydstogtsskibene ofte ankommer i deres almindelige arbejdstid. Hvis det skulle være attraktivt for denne del af befolkningen at lægge ferien i krydstogtssæsonen for at bruge den på at guide, skulle det økonomiske incitament formodentlig være væsentlig større.

Der er dog en del indbyggere, der sprogligt vil kunne klare opgaven, og som vil have mulighed for at guide på de relevante tidspunkter. Det fordrer dog, at der afholdes guidekurser med formidlingsteknik og indslag om historie, kultur og natur.

### **6.3.4 Detailhandel m.v.**

Ifølge sagens natur er detailhandlen i Ittoqqortoormiit relativt begrænset og bliver her opfattet bredt.

#### **6.3.4.a KNI**

Hvis anløbet foregår i almindelig åbningstid påvirker det normalt ikke KNI butikken. Turisternes indkøb er meget begrænsede og oftest chokolade, slik, is m.v..

Enkelte gange har turisternes indkøb haft direkte negativ betydning for KNI og lokalsamfundet. Eksempelvis da et krydstogtsskib ankom lige efter første skibs leverancer af frisk frugt var stillet frem i butikken, og turisterne købte stort set det hele. Konsekvensen blev, at størstedelen af lokalbefolkningen først fik frisk frugt ved andet og sidste skibs ankomst.

Hvis anløbet foregår uden for normal åbningstid, har KNI for at være imødekomende hidtil normalt valgt at holde ekstraordinært åben. Det kræver tre medarbejdere at holde butikken åben, og med tre timers ekstraordinær åbning koster det minimum 3.000 DKK (400 EURO) for lønninger, strøm m.v.. Ved de ekstraordinære åbninger har det været muligt præcist at opgøre omsætningen, og den ligger i de fleste tilfælde mellem 200 til 3.000 DKK (27 til 400 EURO), og fortjenesten står da langt fra mål med omkostningerne.

Derudover betyder en ekstraordinær åbning, at medarbejderne skal afspadsere på et andet tidspunkt, hvorved servicen for lokalsamfundet forringes.

På baggrund af den ringe omsætning overvejer KNI ikke fremover at holde ekstraordinært åben.

#### **6.3.4.b Posthuset**

De fleste turister besøger posthuset for at købe frimærker. Omsætningen ligger normalt i nærheden af 200 DKK (27 EURO) pr anløb.

Derudover får stort set samtlige turister stemplet deres pas i posthuset, en opgave der i praksis beskæftiger en medarbejder under det meste af anløbet.

Hvis Posthuset skal holde ekstraordinært åbent, hvilket de normalt gør ved anløb uden for almindelig åbningstid, kræver det to medarbejdere og koster minimum 2.000 DKK (270 EURO).

Som for KNI betyder de ekstraordinære åbninger afspadsring på et andet tidspunkt og dermed forringet service for lokalsamfundet.

#### **6.3.4.c Skindsystuen**

Skindsystuen, eller "Kvindehuset" som det kaldes, besøges altid på de guidede ture. Omsætningen ved disse besøg er meget begrænsede og ligger normalt under 2.000 DKK (270 EURO) pr. skib.

Ofte har Kvindehuset arrangeret gratis kaffebord med kage til turisterne, som betales af Nanu Travel.

Den lille omsætning er bemærkelsesværdigt, fordi den tilsvarende kommunale butik i Tasiilaq, Skæven, ved et krydstogtsanløb med knapt 50 passagerer har en meromsætning på 15 – 20.000 DKK (2.000 – 2.685 EURO).

Man kan med rette sige, at Kvindehuset ikke er ret gode til at markedsføre deres varer. "Butikken" ligger i et lille "baglokale", og varerne er ikke stillet særligt attraktivt frem,

ligesom der ikke gøres noget aktivt for at promovere eller sælge de enkelte produkter fra personalets side. Her er i allerhøjeste grad tale om en kulturkløft, hvor turisten konfronteres med den kulturelt betingede tilbageholdenhed og ikke forstår at tolke signalet, da de i en sådan butik forventer den ”globaliserede” vestlige markedsføring.

Hele salget kompliceres yderligere af, at turisten ikke kan betale i butikken men får udleveret en regning og selv skal gå ned på kommunekontoret og betale (hvis det ellers er åbent).

Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere, om en mere vestlig præget markedsføring kombineret med mulighed for at betale direkte i Kvindehuset vil øge salget nævneværdigt, men det kan dog med en vis rimelighed formodes.

I det omfang Kvindehuset holder ekstraordinært åbent pga. et anløb af krydstogtsskib, er det indlysende, at der er tale om en dårlig forretning.

#### **6.3.4.d De lokale kiosk Sumaar og Ngiiup**

Det er kun de færreste krydstogsturister, der lægger deres vej forbi de lokale kiosker, og meromsætningen, der primært omfatter chokolade, slik, is m.v., har ingen betydning.

#### **6.3.5 Øvrige erhverv**

Krydstogtskibene har ingen praktisk betydning for det øvrige erhvervsliv, da de opholder sig så kort i byen og er så selvhjulpne.

Enkelte gange (3 – 4) i 2004 er det lykkedes turistkontoret at overtale skibene til at købe ca. 25 kg. moskusokse, og salget er bevidst delt ud på forskellige fangere.

#### **6.3.6 Politi, skole, sygehus, TELE, kirke m.v.**

Som nævnt går de guidede ture forbi politiet, skolen, sygehuset og ind i mellem også TELE, hvor medarbejdere fortæller lidt om deres dagligdag og livet i Ittoqqortoormiit. Som oftest holdes kirken også åben, og når det er muligt, sidder kateketen og spiller lidt. Hvis der er turister, der har særlige ønsker som besøg hos Nukissiorfiit eller Ældrekollektivet, kan det normalt også arrangeres. Disse ekstrainder leveres naturligvis vederlagsfrit.

#### **6.3.7 Landgangstakst**

Handelsforvalteren, der også fungerer som post- og havnechef, har ansvaret for at opkræve den ”landgangstakst” på 300 DKK (40 EURO) pr. pax, som Landstinget har vedtaget fra primo 2004. Pengene sendes direkte videre til Landskassen, og handelsforvalteren eller KNI honoreres ikke for arbejdet.

#### **6.3.8 Turisternes ønske om donationer**

En del krydstogsturister er bevidste om det ulige bytteforhold og dermed den manglende økonomiske bæredygtighed ved deres besøg. På eget initiativ er der nogle turister, der starter en pengeindsamling og spørger turistchefen, om der er et godt formål, de kan donere pengene til.

Det er tankevækkende, at de typisk ønsker at donere til ting, der relaterer til børnene, og som er socialtrelaterede emner, der i forvejen finansieres over Landskassen eller

Kommunen. For at kanalisere disse donationer over i noget relevant, har turistchefen meget fornuftigt startet en indsamling til en ny og bedre legeplads ved skolen.

Det er naturligvis positivt, at nogle af turisterne er bevidste om problemstillingen og det ulige bytteforhold, men samtidig er turisternes pengeindsamlinger med til at cementerer deres opfattelse af samfundet som ”stakkels”. Pengeindsamlingerne bidrager heller ikke til det fundamentale problem – at krydstogsturismen i Ittoqqortoormiit ikke foregår økonomisk bæredygtigt.

### **6.3.9 Sammenfatning**

Samlet set udgør krydstogtsskibenes anløb til Ittoqqortoormiit en ikke ubetydelig udgift for lokalsamfundet.

Hvis man forsøgsvis kapitaliserer den tid lokalsamfundet bruger på krydstogtsskibene og deres turister, står det på ingen måde mål med en meromsætning på nogle få tusind DKK pr. anløb, og hvis anløbet foregår uden for normal åbningstid går det helt galt. En hurtig ”cost-benefit” analyse vil vise, at anløbene, som de fungerer i dag, er en ualmindelig dårlig forretning for lokalsamfundet.

I henhold til de gængse bæredygtighedsdefinitioner i forhold til turisme, skal turismen økonomisk bidrage til lokalsamfundet, hvis turismen skal være socioøkonomisk bæredygtigt. For Ittoqqortoormiits vedkommende er der tale om et meget ulige bytteforhold, hvor krydstogsturismen i bedste fald kan opfattes som meningsløs for lokalsamfundet, men hvor den i realiteten udgør en belastning og omkostning for samfundet.

Det skal dog ikke undervurderes, at krydstogsturisterne er med til at markedsføre Ittoqqortoormiit som turist destination.



*Multanoskiy i Hurryfjorden*

## **6.4 Befolkningens oplevelse og holdning til krydstogtsskibene**

Som altid opstår der en ikke ubetydelig interaktion mellem turister og lokalsamfund, når et krydstogtsskib med mellem 55 og 160 gæster (turister, staff og besætning) anløber en by med ca. 550 indbyggere. Nedenstående vurdering bygger primært på projektets samtaler med de ovenforstående lokale interessenter samt iagttagelser under krydstogtsanløb.

Der er foregået en glidende udvikling i lokalbefolkningens holdning til og oplevelse af krydstogtsturisterne. De første år kom der få krydstogtsskibe, og det var noget spændende og nyt med den form for turister. De seneste år er der kommet stadig flere skibe, hvilket naturligt har kølnet nyhedens interesse.

Det samme mønster gentager sig også hen over sæsonen, hvor de første skibe ønskes velkomne med nysgerrighed og interesse - et forhold der kølner hen over sommeren. Fra medio august til medio september, hvor presset er størst, og der er flere ugentlige anløb, er nyhedsinteressen væk, og mange giver udtryk for, at de er trætte af krydstogtsskibene og deres passagerer.

De fleste voksne reagerer ved ikke at forholde sig til krydstogsturisterne og undgå at komme i direkte dialog med dem, med mindre de har en erhvervsmæssig interesse eller forpligtelse til dialogen. Enkelte giver mere synligt udtryk for deres irritation over for turisterne.

Mand og mand imellem tales der en del om, at man er træt af at blive opfattet som dyr i en zoologisk have, og der falder udtalelser som: ”Nu kommer der endnu et hold krydstogts *terrorister*”. Der har også været tilfælde, hvor lokale har generet de lokale der guider, for at få dem til at stoppe som guider.

Det er tydeligt, at turisternes adfærd er med til at præge lokalbefolkningens holdning i negativ retning. Eksempelvis har der været flere episoder, hvor turisterne er ”vadet” ind i kirken under gudstjeneste, og der har sågar været tilfælde, hvor turisterne har stået og fotograferet i kirken under et bryllup.

Samtidig opleves det som belastende, at krydstogsturisterne går rundt i ”store” grupper, går ind på kommunekontoret, sygehus, skolen og tilsvarende, hvor de virker forstyrrende på arbejdet og undervisningen. Og krydstogsturisterne holder sig ikke tilbage med at spørge eller kommentere, hvilket dels er forstyrrende, dels i konflikt med den mere tilbageholdende lokale kultur.

Set udefra er det meget tydeligt, at mange krydstogsturister mangler evnen til i situationen at ”stikke fingeren i jorden”, og at de er bange for ikke at få det hele med, på den korte tid de opholder sig i byen.

Det påvirker helt tydeligt også lokalbefolkningens holdning, at krydstogsturisterne ikke lægger nogen penge i lokalsamfundet.

På baggrund af samtalerne med de lokale interessenter må det vurderes, at lokalbefolkningen ikke er interesseret i krydstogsturisterne og helst er fri for anløbene, så længe det fungerer som nu. Det er et forhold, der på ingen måde er gældende over for turister i almindelighed, der modtages med åbenhed og ”som en del af familien”.

Det er den lokale turistchefs vurdering, at det primære problem er ekspeditionsledernes syn på lokalsamfundet, som de formidler videre til turisterne. Hun forventer, at interaktionen mellem lokalsamfundet og turisterne ville blive væsentlig forbedret, hvis der var en lokal kendtmand med på skibene.

## **6.5 Potentialer for lokal erhvervudvikling**

Som krydstogsturismen fungerer for indeværende, er det ikke umiddelbart muligt at pege på de store lokale erhvervsmæssige potentialer.

Der er dog en række mindre tiltag, der kan være med til at reducere omkostningerne ved krydstogtsskibenes anløb, som bliver præsenteret under afsnit 6.7

Organiseres krydstogsturismen derimod således, at turisterne opholder sig længere tid i Ittoqqortoormiit, eventuelt kombineret med at krydstogtsskibene benytter Ittoqqortoormiit til at skifte passagerer, er der formodentlig gode potentielle erhvervsudviklingsmuligheder. Disse muligheder vil ligeledes blive præsenteret under afsnit 6.7.

## **6.6 Natur- og miljømæssige konsekvenser**

Som nævnt har det ikke inden for projektets rammer været muligt at indsamle data vedrørende de relevante parametre jævnfør kapitel 4.4.

Nedenstående er en kort præsentation af de problemstillinger, der er drøftet med de lokale interessenter, og skal på ingen måde opfattes som udtømmende.

- Som logisk konsekvens af distriktets isolerede beliggenhed er der i praktisk ingen systematisk overvågning eller kontrol af krydstogtsskibenes sejlads, landgang og øvrige aktiviteter, og dermed af deres eventuelle natur- og miljømæssige påvirkninger.
- Der er ingen af krydstogtsskibene, der afleverer nogen form for affaldsfraktioner i Ittoqqortoormiit. Om alle skibene bringer samtlige affaldsfraktioner med til bage til Island eller anden større havn er dog tvivlsomt. Under projektets besøg i Ittoqqortoormiit blev det opserveret, at et af skibene afbrændte store mængder affald umiddelbart efter afrejse, da der i mere end en time væltede tyk sort røg op fra skibet, medens det sejlede ind i fjorden.
- Der er kun et par af de krydstogtsskibe, der anløber Ittoqqortoormiit, der selv medbringer helikopter, og det er sjældent at de øvrige rekvirerer helikopter fra Constabel Pynt.
- Lokalbefolkningen har observeret enkelte tilfælde, hvor krydstogtsskibene har forstyrret dyrelivet. Eksempelvis var der for år tilbage et krydstogtsskib, der fejrede Sankt Hans under fuglefjeldet ved Kap Brewster og spillede høj musik.

### **6.6.1 Landgang i Nationalparken**

Krydstogtsskibene er pligtige til at melde forventede landgangssteder til Direktoratet for Miljø og Natur.

Det er dog ikke altid, at skibene kun gennemfører landgang de i forvejen planlagte eller aftalte steder. Ud fra samtalerne med kaptajner og ekspeditionsledere kan det udledes, at en del af skibene udviser en udstrakt grad af ”spontanitet” i deres landgange. Det er ofte vejr- og isforhold, der er afgørende for, hvor der gøres landgang, og der er en tendens til, at ekspeditionslederne gerne vil se nye lokaliteter.



*Keiser Franz Joseph Fjord*



Samtidig er der et ønske om at indfri turisternes forventninger om at se vilde dyr, og Sirius har eksempelvis opserveret et skib tæt på Sandodden for at iagttage hvalrosser, der ligger og soler sig.

Endvidere er der tilfældet, hvor passagererne fra *Eisvogel*, der deltog i "Quest Mindeekspedition 2001" skød en moskusokse efter sigende i selvforsvar.

#### 6.6.2 **Nedslidning og ødelæggelser ved fangststationer og steder af arkæologisk værdi**

En vigtig attraktion er landgang ved de gamle fangststationer og/eller arkæologiske eskimoboplader.

Der er flere kendte tilfælde, hvor krydstogsturister har fjernet historiske effekter ved de gamle fangststationer, og det er vurderingen, at der er tale om en løbende proces, hvor Sirius kan konstatere, at der år for år forsvinder flere effekter.

Som eksempel bør nævnes, at turisterne fra Albatros Travel i 2003 "ryddede op" ved og i Alabama hytten og skrev i hyttens dagbog, at de havde gjort det. Et udtryk for total misforstået venlighed og manglende respekt for historiske mindesmærker.



Navneskilt fra 1930 i en af fangsthytterne i nationalparken ©Nanok

Det samme gør sig gældende ved en række kendte arkæologiske fund i Nationalparken og Scoresbysund fjordsystem, hvor de to stedkendte arkæologer Hanne og Birger Sandell har kunnet konstatere en tydelig nedslidning og samtidig flytning af sten, fjernelse af effekter samt åbning og tømning af grave på flere arkæologiske lokaliteter. Eksempelvis er der en tydelig nedslidning af vegetationen og en begyndende erosion ved "Perlehuset".



I den forbindelse er det vigtigt at have i mente, at de arkæologiske fund ofte findes i sårbare områder, hvor enkelte personers ophold i nogle uger eller mange personers kortvarige ophold uundgåeligt sætter varige spor i vegetationen, der giver erosion og ar i landskabet.

Situationen forværres yderligere af, at de lokale på deres rejser og fangstture i et vist omfang efterlader affald – også ved de arkæologiske lokaliteter.

### **6.6.3 Status, monitoring og zoneopdeling**

De lokale interessenter gav udtryk for, at de savner en natur-, miljø- og kvalitetsmæssig status og vurdering af de attraktioner, som krydstogtskibene besøger i såvel Nationalparken som i Scoresbysund fjordsystem.

Endvidere ønsker de biosfæreopdelinger i Scoresbysund fjordsystem for at beskytte særligt sårbare områder.



*Hvalros i Young Sund*

#### **6.6.3.a Projektets anbefaling**

Projektet vil anbefale, at der foretages en systematisk monitoring af særligt værdifulde lokaliteter af såvel biologisk/naturmæssig som historisk karakter, og det igangværende videnskabelige arbejde med kortlægning af Nationalparken på alle fagområder kan være et vigtigt led i en sådanne overvågning.

Endvidere bør der gennemføres en zoneopdeling af såvel Nationalparken som Scoresbysund fjordsystem, der sikrer, at krydstogtskibene udelukkes fra landgang og/eller sejlads i udvalgte zoner. Samtidig bør der i nødvendigt omfang foretages en regulering af de lokales færdsel og fangst i særligt sårbare områder.

Gennem en løbende monitoring bør det sikres, at de udvalgte særligt bevaringsværdige lokaliteter, som krydstogtskibene får tilladelse til landgang og/eller sejlads i, ikke nedslides. Hvis en lokalitet ikke længere kan bære krydstogtsbesøgene, bør tilladelsen til landgang og/eller sejlads inddrages som minimum for en given periode. Alternativt bør man bevidst "ofre" nogle lokaliteter til fordel for andre, der beskyttes.

### **6.6.4 DMN plan om parkbetjente**

Direktoratet for Miljø og Natur (DMN) arbejder sammen med Greenland Tourism og Ittoqqortoormiit Kommune på at etablere en tvungen observatørordning for Nationalparken og Scoresbysund fjordsystem. Formålet er at bevare naturtilstanden i området og tilstræbe størst mulig beskyttelse af dyreliv og fortidsminder, og tilstræbe at al aktivitet sker på et bæredygtigt grundlag. Dette skal sikres ved, at krydstogtskibene skal have en lokal observatør med om bord. Observatøren skal vejlede om regler for ophold, og skal om nødvendigt anmelde til rette myndighed, hvis der sker overtrædelse af tilladelse til ophold i Nationalparken eller af anden lovgivning.

Det er tanken, at observatørordningen skal finansieres af operatørerne, idet der i forvejen ikke tjenes midler af væsentlig art til lokalsamfundet på krydstogtsturismen, men der bruges derimod arbejdstimer på administration af tilladelser, vejledning mv.

De lokale interessenter støtter initiativet og er i dialog med DMN og Greenland Tourism. Nedenstående er gengivet de ønsker i forhold til en eventuel ordning, som de lokale interessenter har fremført over for projektet:

- For at sikre at de lokale fra Ittoqqortoormiit fra starten af fungerer bedst muligt som observatører, kan der stilles krav om en "følordning", så der deltager såvel en erfaren, der kender til lovgivning, krydstogtsskibene, turisternes kulturelle baggrund m.v., som en lokal under oplæring.
- Når det bliver lokale, der overtager rollen som observatør, bør der forsat være krav om to mand pr skib, for at de kan stødt hinanden, og fordi der ofte vil være flere grupper i land samtidig, hvorfor opgaven ikke kan løftes optimalt af en mand. Det er muligt, at det også på lang sigt bør være kombinationen af en akademiker og en lokal.
- Der bør ligeledes stilles krav om, at der altid er en observatør med hver gruppe, der går i land eller sejler rundt i zodiac.
- Krydstogtsskibene skal selv afholde alle omkostninger i forbindelse med at have de to observatører ombord, og det skal således ikke finansieres gennem den nedenfor foreslåede Nationalparktakst.



*Isbjørn ved Kap Franklin*

## **6.7 Ønsker og anbefalinger fra turistkontoret i Ittoqqortoormiit**

Gennem dialogen med de lokale interessenter opstod der en række ønsker og anbefalinger, som her videregives opdelt i kortsigtede og langsigtede tiltag. Nedenstående skal opfattes som en uprioriteret bruttoliste, der løbende kan udvides.

Den samlede liste er inden offentliggørelse af rapporten sendt til kommentering og godkendelse hos de lokale interessenter.



*Nanok arbejder på at renovere gamle fangsthytter.*

### **6.7.1 Kortsigtede tiltag**

- Salget af husflid fra Kvindehuset skal gøres lettere, så turisterne kan betale direkte i butikken, og hele salget og markedsføringen i Kvindehuset skal gøres mere attraktiv.
- KNI, Posthuset m.v. bør holde lukket, hvis anløbet foregår udenfor normal åbningstid.
- Turistkontoret skal have et enkelt udvalg af frimærker, der kan sælges, når postkontoret er lukket.
- Eventuelle besøg på kommunekontor, sygehus, skole m.v. skal tilrettelægges, så det ikke virker forstyrrende. Er det i praksis ikke muligt, skal besøgene ikke gennemføres. Eventuelt bør turisterne deles op, så hver gruppe kun besøger en enkelt af de offentlige arbejdspladser, medens skibet samlet kommer til at besøge flere.
- Der skal udarbejdes et kort og godt materiale om Ittoqqortoormiit på de mest almindelige ”turistsprog”, som beskriver samfundets naturmæssige og økonomiske forudsætninger såvel nutidigt som historisk. Det skal tilsendes rederier/skibe, og de skal kraftigt tilskyndes til at forberede turisterne ordentlig til besøget.
- Der bør afholdes (eller tilbydes) kurser for de lokale, der guider i byen.
- Der bør indføres en landgangstakst i Ittoqqortoormiit på minimum 300 DKK (40 EURO) pr. pax ud over den gældende landgangstakst til Hjemmestyret.

Gennem landgangstaksten betaler turisten og krydstogtsskibet for turistkontorets arbejde med at tilrettelægge besøget, tilladelse til at benytte kajfaciliteterne, en guidet rundvisning i byen, adgang til kirke, turistkontor, museum, Kvindehus m.v..

Landgangstaksten skal opfattes som netop en landgangstakst, så et skib ikke kan vælge ydelserne fra og dermed tro, at de slipper for at betale.

Landgangstaksten skal gerne fremgå eksplicit af krydstogtsprisen for den enkelte turist og følges af en beskrivelse af, hvad turisten ”får for det”. Dermed kan den benyttes i markedsføringssammenhæng af turistagenten sammentidlig med den bliver en skjult markedsføring af Ittoqqortoormiit.

- Der bør indføres en tilsvarende Nationalparktakst i størrelsesorden 1.000 DKK (134 EURO) pr. pax., der ligeledes eksplicit skal fremgå af den enkelte turists billetpris. Der skal medfølge en beskrivelse af, at taksten går til at holde opsyn med og vedligeholde Nationalparken, hvorved taksten kan være med til at markedsføre Nationalparken.
- KNIs indberetninger til Grønlandskommandoen bør udvides til også at omfatte ”staff” (besætning, guider m.v.)

#### **6.7.1.a Forslag fra projektet**

Ud over ovenstående ønsker og anbefalinger fra de lokale interessenter vil projektet bidrage med nedenstående forslag, der kan overvejes i det videre arbejde:

- At Grønlands Hjemmestyre udarbejder en informationsfolder på de vigtigste sprog til turisterne, om hvordan man bør færdes og opføre sig i naturen og i forhold til miljø og arkæologiske lokaliteter. Folderen skal sammen med CITES-folderen uddeles til

passagererne på ekspeditions-krydstogtsskibene (og kan i øvrigt benyttes over for turister i mange andre sammenhæng).

- At turistkontoret sikrer et bredere udvalg i deres butik, så det også kommer til at omfatte plakater, bøger, husflid der ikke kolliderer med CITES eller den enkelte turists nationale reguleringer, snacks andre varer, som turisterne efterspørger. Det er specielt vigtigt i forhold til de skibe, der ankommer uden for butikernes åbningstid.
- At der i forbindelse med anløbene arrangeres opvisninger af trommedans, kajaksejls, fangstredskaber og anvendelsen af dem, håndtering og fodring af hunde og tilsvarende, der, eventuelt mod ekstrabetaling, kan indgå som elementer i ”turistpakken”.
- At der gøres mere for at forberede lokalsamfundet på anløbene kombineret med information om, hvordan lokalsamfundet har glæde af turisternes besøg. Det forudsætter naturligvis, at situationen først ændres, så krydstogsturismen bidrager til lokalsamfundets socioøkonomiske bæredygtighed.

### **6.7.2 Langsigtede tiltag**

Det er de lokale interessenters vurdering, at den bedste mulighed for at fremme den lokale erhvervsudvikling er at etablere en landingsbane på vej mod Kap Tobin, hvor der ligger en interimistisk bane, der periodisk har været benyttet af islændingene.

De vurderer, at en landingsbane tæt på byen vil styrke den almindelige turismeudvikling, og i givet fald er den lokale entreprenør interesseret i at etablere og drive et hotel.

Kombinationen af et hotel og en landingsbane muliggør, at krydstogtsskibene skifter passagerer i Ittoqqortoormiit, og de lokale interessenter vurderer, at det vil være attraktivt for rederier, turistagenter og turister. Skibene kan sejle Island – Svalbard – Ittoqqortoormiit og der skifte passagerer før det sejler samme rute retur. Det betyder, at såvel skibe som passagerer slipper for den dyre og ofte ubehagelige sejlads fra Ittoqqortoormiit til Island (eller omvendt). Samlet set vil det formodentlig ikke blive væsentlig dyrere for den enkelte turist, medens en start i Island og slut i Ittoqqortoormiit (eller omvendt) i sig selv vil være attraktivt.

Hvis krydstogsturisterne starter eller slutter i Ittoqqortoormiit, vurderer de lokale interessenter, at de fleste turister vil kombinere det med et længere ophold i byen, hvor de vil benytte de øvrige turismetilbud, hvilket dels vil styrke lokalsamfundets økonomi, dels give turisterne mulighed for at få en større forståelse for det samfund de besøger.

Samtidig vil et skift i Ittoqqortoormiit formodentlig betyde, at de fleste skibe vil være nødt til at tanke og proviantere i Ittoqqortoormiit, hvilket vil give øget omsætning for det lokale erhvervsliv. Med en fornuftig markedsføring burde det være muligt at sikre, at en del af provianten bliver lokal til glæde for omsætningen hos de lokale fangere.

### **6.7.3 Er kravene til krydstogterhvervet realistiske?**

Projektet vil anbefale, at der foretages en vurdering af hver enkelt af de ønsker og anbefalinger, som de lokale interessenter er kommet med, og at der prioriteres mellem dem. I vurderingen og prioriteringen bør der bl.a. tages udgangspunkt i følgende parametre:

1. Om tiltaget er med til at fremme en fornuftig erhvervsudvikling i lokalsamfundet.

2. Om tiltaget indebærer en fornuftig og nødvendig beskyttelse af natur, miljø og historisk arv.
3. Om tiltaget kan stimulere en fornuftig interaktion mellem krydstogsturister og lokalbefolkningen.
4. Om tiltaget opfylder internationale konventioner og overholder national lovgivning – eller i givet fald hvor og hvordan der skal ændres på national lovgivning eller tilsvarende.
5. Om tiltaget stemmer overens med lokale og nationale politiske prioriteringer – eller hvor der i givet fald skal ændres eller justeres på disse.
6. Hvordan krydstogts erhvervet vil forholde sig til eller reagere på tiltaget.

#### *6.7.3.a Hvordan vil krydstogts erhvervet og turisterne reagere?*

Selv om krydstogsturismens nuværende bytteforhold entydigt er til krydstogts erhvervet (og turisternes) fordel, er det Grønland og Ittoqqortoormiit, der reelt har noget ”at bytte med”. Der er ikke mange andre steder i verden, der kan tilbyde oplevelser som Nationalparken og Scoresbysund fjordsystem, og de få steder bliver i stigende grad reguleret og afgiftsbelagt.

Det er muligt, at krydstogts erhvervet vil opfatte enkelt tiltag eller den samlede ”pakke” som ”for dyre”, og at det vil skræmme nogle rederier, agenturer eller turister væk. Men distriktets attraktioner er så unikke, at der er andre, der vil komme til.

Ud fra de internationale erfaringer er der intet, der tyder på, at turisterne vil holde sig væk, selv hvis der indføres en stor afgift på besøget i nationalparken kombineret med en mindre afgift for anløb i Ittoqqortoormiit. Forudsætningen er, at afgiften ”markedsføres” over for turisterne, og at det fremgår, at der er tale om en afgift for at besøge en unik destination, og at pengene går til opsyn og beskyttelse af området samt til lokalsamfundet.

For at beskytte området mod nedslidning vil projektet anbefale, at der på sigt sættes et loft over, hvor mange krydstogtsskibe og turister, der årligt må komme. Kombineret med de anbefalede afgifter vil det understøtte den internationale trend, at destinationer, hvor man efterfølgende kan sige ”I have been there”, er attraktive, også selv om det koster.

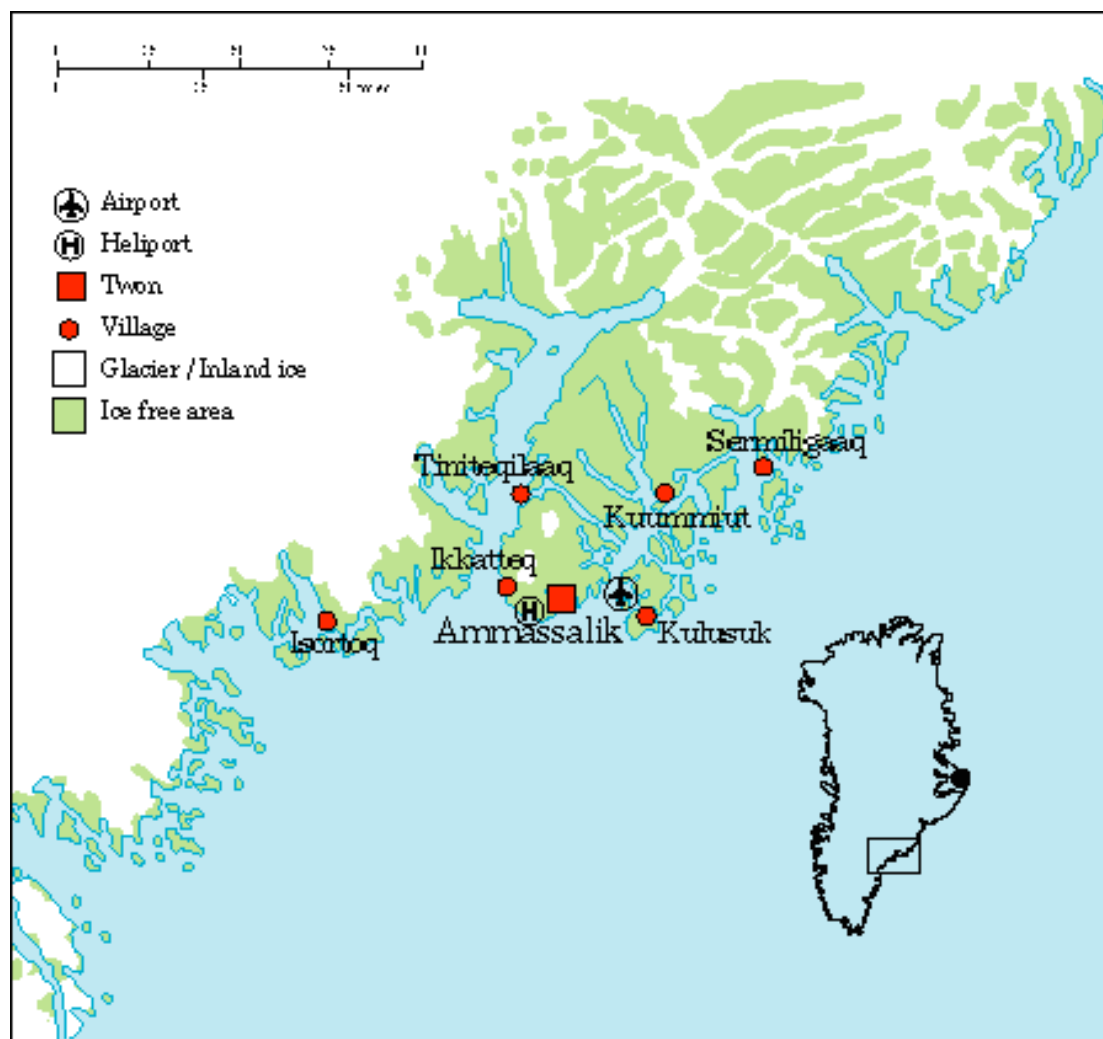
Selv hvis alle krydstogtsskibene mod alt forventning skulle boykotte og udeblive nogle år, medfører det ikke noget tab for lokalsamfundet. Som det fremgår, er den nuværende krydstogsturisme en socioøkonomisk og sociokulturel belastning for lokalsamfundet, samtidig med at den nedslider den naturmæssige, biologiske og historiske arv. Som det fungerer nu, er det reelt bedst, hvis krydstogsturisterne bliver væk – der er ingen grund til ikke at stille krav til krydstogts erhvervet.

(Se *Bilag 6* med kommentarer fra Hanne og Birger Sandell)

## 7. Ammassallip Kommunia

I forbindelse med projektet blev Ammassalik distrikt besøgt i begyndelsen af september 2004 for at indsamle data.

Det er primært turistchef Anders Stenbakken og turistmedarbejder Saime Mathiassen, der har bidraget med de faktuelle data, og efterfølgende har foretaget supplerede dataindsamling hos lokale interessenter.



Endvidere har projektet på forskellige niveauer drøftet problemkomplekset vedrørende krydstogsturismen med museumslederen, kommunaldirektør, erhvervschefen, en hoteldirektør, den lokale direktør for Air Alpha, repræsentanter fra detailhandlen, lederen af den lokale erhvervsskole, skolelederen m.fl.

I Kulusuk talte projektet bl.a. med de lokale "outfittere" (små incomming bureauer eller mere præcist enmandsfirmaer), KNI chefen, hotellet, fangere der ofte sejler med turister, sygeplejersken og en række af bygdens indbyggere.



Rapportens kapitel om Ammassallip Kommunia er kommenteret og godkendt af turistchef Anders Stenbakken.

## **7.1 Anløb til destinationen og i distriktet**

Der anløber kun meget få krydstogtskibe til Ammassallip Kommunia jævnfør kapitel 3.

De få anløb (2 til 4 pr. år) er stort set altid til Tasiilaq, hvor skibene ligger for svaj og selv fragter passagererne ind med zodiacs, selvom de har mulighed for at ligge til ved atlantkajen. Om dette valg er for at spare havneudgifter vides ikke.



*Årets første skib ankommet til Tasiilaq medio juli*

Nogle år er der et eller enkelte krydstogtskibe, der i stedet for Tasiilaq vælger at ligge for svaj ud for Kulusuk eller en sjælden gang en af de andre bygder og sejle passagererne ind der.

De få anløb til distriktet skyldes primært de vanskelige besejlingsforhold på grund af isen, hvor det traditionelt kun har været muligt at komme ind til distriktet sidst på sommeren og frem til oktober. Det betyder (eller har betydet), at den attraktive periode for krydstogtskibene er (eller har været) meget kort.

Det er dog værd at bemærke, at det i de seneste år i praksis har været muligt at besejle distriktet såvel tidligere som senere end normalt, da mængden af Storis har været væsentlig mindre.

### **7.1.1 Udviklingstendenser - hvorfor stigning i Ittoqqortoormiit og ikke Ammassalik?**

I Ittoqqortoormiit har de ændrede isforhold betydet en udvidelse af krydstogtskibenes sæson, så der her anløber krydstogtskibe tidligere end den normale besejling, et forhold der tilsyneladende ikke har slået igennem ved Ammassalik.

Det skyldes formodentlig, at Ittoqqortoormiit med den geografiske nærhed af Nationalparken er en mere attraktiv destination, og rederierne derfor er mere indstillet på at satse.

Samtidig er vejrforholdene normalt dårligere fra Kap Farvel op forbi Ammassalik, end det er tilfældet fra Scoresbysund mod nord, og fjordsystemerne i det sydlige Østgrønland er relativt smalle, så fjorden er ”overset” på en tur ind og ud. Endvidere mangler der de gode muligheder for indenskærs sejlads mellem fjordene. Eksempelvis opfatter rederier og ekspeditionsledere fjordene ved Skjoldungen og omkring Ammassalik som meget attraktive, medens strækningen fra Skjoldungen til Ammassalik opfattes som noget, der ”bare skal overstås”. På tilsvarende vis opfattes strækningen fra Ammassalik til Scoresbysund ikke som attraktiv fordi hele Blosseville kysten ikke giver mulighed for læ ved dårligt vejr.

Derimod giver fjordsystemet ved Scoresbysund og Kejser Frantz Josephs fjord rige muligheder for at give turisterne gode oplevelser selv i dårligt vejr.

Disse overvejelser er baggrunden for, at eksempelvis rederiet Ocean Wide har nedprioriteret Sydøstgrønland.

### **7.1.2 Årets anløb i Ammassalik distrikt**

I 2004 var der, ud fra de informationer turistkontoret i Tasiilaq har modtaget, planlagt 3 anløb alle til Tasiilaq:

- Sergey Vavilov (russisk) med 120 pax
- Ocean Monark fra Arctic Adventure med 600 pax
- Fransk chartret skib med 46 pax

Kun det mindste skib med 46 pax anløb Tasiilaq i 8 timer, medens de to andre annullerede anløbet med meget kort varsel angiveligt på grund af isforholdene.

### **7.1.3 Udviklingstendenser**

Udviklingen i antal krydstogtskibe til Ammassallip Kommunia må siges at være stabil.

## **7.2 Turisternes forventninger og oplevelser**

Der er indeværende kun meget begrænset viden om turisternes forventninger og reelle oplevelser i forhold til Ammassalik distrikt, da der ikke er foretaget en systematisk indsamling af data.



### **7.3 Konsekvenser for lokaløkonomien**

Som det fremgår af nedenstående er de positive socioøkonomiske konsekvenser for Ammassallip Kommunia meget begrænsede.

#### **7.3.1 Turistkontoret**

Turistkontoret i Tasiilaq har en hel del arbejde med at forberede krydstogtsskibenes anløb, og oplever en stor frustration over, at anløbene ofte aflyses kort inden planlagt ankomst. Det opleves som et ikke ubetydeligt spild af arbejde.

Eksempelvis havde planlægningen af Sergey Vavilov med 120 pax skønsmæssigt taget 20 timer. Med en estimeret timepris på 200 DKK (27 EURO) (hvilket er lavt for en sådan ydelse) kan det siges, at planlægningen af et anløb, der ikke blev til noget, har kostet turistkontoret i størrelsesorden 4.000 DKK (537 EURO). Tid og penge, der med fordel kunne være brugt til andet arbejde.

Endvidere havde planlægningen involveret en række andre lokale aktører som Hotel Ammassalik der skulle bespise samtlige 120 pax, Air Alpha der skulle have gennemført charterflyvninger, lokale der skulle have givet opvisning af trommedans m.v.

Havde besøget været gennemført, kunne planlægningsomkostningen muligvis have været opvejet af den meromsætning turisternes besøg havde betydet for turistkontoret og byens øvrige erhvervsliv.

Turistkontoret overvejer på den baggrund at tage betaling for planlægningen af et krydstogtsbesøg, uanset om det gennemføres eller ej, for derved at dække egne og andre aktørers udgifter. Mod taler, at der ikke er tradition for at tage betaling for planlægning af anløb, og at det vil afholde nogle fra at få turistkontoret til at planlægge anløbet, hvilket igen kan medføre en reduceret meromsætning for byens erhvervsliv.

Det aflyste anløb af Ocean Monark med 600 pax havde ikke betydet det store planlægningsarbejde for byens turistkontor, fordi Arctic Adventures to sommerguider i Tasiilaq stod for denne planlægning. Endvidere var det ikke planen, at dette anløb skulle involvere så mange lokale aktører, så det kan siges at konsekvenserne af aflysningen er begrænsede. På den anden side giver et anløb, der er planlagt af udefrakommende guider, erfaringsmæssigt ikke den store meromsætning for det lokale erhvervsliv.

Årets eneste anløb med 46 pax medførte en skønnet meromsætning i turistkontoret og Skæven (Tasiilaqs skindsystue) på 15 - 20.000 DKK (2.000 – 2.685 EURO). Det må derfor vurderes, at dette anløb har medført en meromsætning, der står mål med planlægningsomkostningerne.

##### **7.3.1.a Markedsføring af destinationen i forhold til krydstogt**

Turistkontoret oplever det som en fordel, når der gennemføres planlagte anløb af krydstogtsskibe. Det giver mulighed for den pågældende dag at have mere salgspersonale i turistkontoret og Skæven, ligesom det giver mulighed for ekstraordinære arrangementer som trommedans m.v., der også er til glæde for byens øvrige turister.

Turistkontoret har dog ikke gjort noget særligt for at markedsføre Ammassallip Kommunia over for krydstogtsudbydere, fordi det er deres vurdering, at andre former for turisme er

langt mere profitable for lokalsamfundet, hvorfor de prioriterer deres begrænsede ressourcer til anden form for markedsføring.

### **7.3.2 Turisterhverv, guider m.v.**

Fordi der anløber så få krydstogtsskibe i Ammassallip Kommunia (3 planlagte og kun ét gennemført i 2004), er den økonomiske betydning for turisterhvervet meget begrænset.

Hotel Ammassalik havde som nævnt forberedt forudbestilt frokost til de 120 pax fra Sergey Vavilov, hvis anløb blev aflyst med kort varsel, og sendte en regning til turistkontoret på 4.000 DKK (537 EURO) på grund af aflysningen. Turistkontoret videresendte regningen til rederiet, det betalte. Om det dækker hotellets reelle udgifter vides ikke.

Air Alpha var adviseret om, at anløbet skulle medføre ekstraordinære helekopterchartringer. I hvilket omfang aflysningen har medført ekstraudgifter vides ikke.

De få og ofte aflyste anløb gør det meget svært for det lokale turisterhverv at planlægge med krydstogtsskibene. I praksis bliver det derfor umuligt at have eksempelvis et guidekorps klar eller være standby med andre relevante produkter for denne målgruppe, der oftest har et kortere ophold i byen.

At Arctic Adventurs udefra kommende sommerguider planlægger og guider "egne" skibes anløb, betyder i praksis ikke noget omsætningstab for det lokale turisterhverv, så længe der er tale om et skib eller to.



*Munding af Sermilik fjord*

#### **7.3.2.a Kulusuk**

De sjældne anløb, der er i Kulusuk, giver en meromsætning i den lille husflidsbutik men giver samtidig en del frustration for turisterhvervet, da de normalt falder sammen med de mange daglige endagsturisterne, der kommer med fly fra Island.

#### **7.3.2.b De øvrige bygder**

De øvrige bygder har ikke noget turisterhverv, der er i stand til at håndtere guidning m.v. i forbindelse med anløb af et krydstogtsskib, ligesom de ikke har systematiseret husflidssalg eller andet vareudbud, der kan indfri turisternes efterspørgsel.

### **7.3.3 Detailhandel m.v.**

Det er vurderingen i Tasiilaq, at krydstogtsskibene ikke har nogen nævneværdig hverken positiv eller negativ indflydelse på detailhandlen. Måske medfører det en begrænset meromsætning i nogle af kioskerne eller Nerijsaaq Boghandel.

Krydstogtsskibene provianterer ikke i Tasiilaq eller bygderne.

De få gange Turistkontoret har foranlediget, at byens detailhandel har holdt åben udenfor normal åbningstid på grund af et krydstogtsskib, er det erfaringen, at omsætningen ikke har stået mål med merudgifterne i forbindelse med den ekstraordinære åbning.

#### **7.3.3.a Bygderne**

Bortset fra Kulusuk er vareforsyningen i bygdernes KNI ofte sparsom, og et anløb af et krydstogtsskib kan hurtigt betyde en efterfølgende mangel på udvalgte varer som frisk frugt i den pågældende bygd.

#### **7.3.4 Øvrige erhverv**

Det er vurderingen i Ammassallip Kommunua, at krydstogtsskibene ikke har nogen betydning for det øvrige erhvervsliv.

#### **7.3.5 Potentialer for lokal erhvervsudvikling**

Med det nuværende antal krydstogtsskibe til Ammassallip Kommunua er det svært at se, at krydstogtturismen kan indeholde potentielle erhvervsudviklingsmuligheder.

#### **7.3.6 Ønsker og anbefalinger fra turistkontoret i Tasiilaq**

Det er turistkontorets intention fremover at forlange betaling for merarbejdet ved planlægningen af et aktivitetsprogram i forbindelse med et skibsanløb.

Det ønskes, at prisen koordineres mellem de grønlandske turistkontorer for at undgå at destinationerne underbyder hinanden og for at være sikker på, at meromsætningen ved krydstogtturisterne ikke ”ædes op” af administrationsudgifterne.

### **7.4 Befolkningens oplevelse og holdning til krydstogtsskibene**

I Tasiilaq er det vurderingen, at krydstogtturisterne ikke i nævneværdig grad påvirker lokalsamfundet. Oftest er krydstogtsskibene relativt små, og der er en tendens til, at turisterne ”forsvinder” i mængden. Ved større skibe opleves det naturligvis, at der er flere turister end normalt, men det sker så sjældent og opleves ikke som et problem.

#### **7.4.1 Bygderne**

I Kulusuk, der i forvejen er vant til mange endagsturister, kan et større krydstogtsskib i høj grad forstærke befolkningens oplevelse af at blive ”udstillingsdyr”, og besøget kan gribe forstyrrende ind i byens dagligliv.

Det vides ikke, hvordan befolkningen i de øvrige bygder opfatter og reagerer på et krydstogtsbesøg.

#### **7.4.2 Befolkningens engagement**

I hverken Tasiilaq eller Kulusuk er indbyggerne positivt engagerede endsige involverede i krydstogtturisternes besøg.

## **7.5 Behov for mere viden**

De samlede socioøkonomiske og sociokulturelle konsekvenser af og potentialer i krydstogsturismen i Ammassallip Kommunia bør belyses nærmere.

## **7.6 Natur- og miljømæssige konsekvenser**

Som nævnt har det ikke inden for projektets rammer været muligt at indsamle data vedrørende de relevante parametre jævnfør kapitel 4.4.

Som bekendt er Ammassallip Kommunia meget stor og langstrakt, men det er kun den begrænsede centrale del, der i dag er beboet.

De primære attraktioner i den ”bebyggede del” af Ammassallip Kommunia er gletsjeren ved Kulusuk samt Tasiilaq by. Gletsjeren betragtes enten på afstand eller der sejles ind til den i mindre zodiacs. Tasiilaq lider ingen overlast af de relativ få turister, det rent faktisk lykkes at nå frem.

Da der kun yderst sjældent gøres landgang uden for den ”bebyggede del” af kommunen, er påvirkning af flora og landfauna formodentlig meget begrænset. Der findes et enkelt fuglefjeld i den sydligste del af kommunen, og projektet har ikke kendskab til problemer i den anledning.

- Ligesom det er tilfældet for Ittoqqortoormiit Kommunia og Nationalparken, er der på grund af isforholdene og fordi distriktet er så isoleret, kun meget begrænset overvågning og kontrol af krydstogtsskibenes kystnære sejlads, og dermed af deres eventuelle natur- og miljømæssige påvirkninger.
- Der er ingen krydstogtsskibe, der afleverer affaldsfraktioner i Tasiilaq eller bygderne.
- Den potentielt største miljø- og naturmæssige trussel er, som det er tilfældet for Ittoqqortoormiit faren for at større olieudslip.

## **8. Sydgrønland**

Som nævnt i indledningen var det oprindeligt ikke intentionen, at projektet skulle omhandle krydstogsturismens potentialer og konsekvenser på de sydgrønlandske destinationer, men efter ønske fra Greenland Tourism er det i et mindre omfang behandlet.

Projektet omfatter krydstogtsskibe, der sejler mellem Island og Grønland og således ikke Arctic Umiaq Lines krydstogtsskibe, der kun sejler internt i Grønland.

Det har ikke været muligt inden for projektets rammer at foretage en egentlig dataindsamling i Sydgrønland gennem besøg og interview med centrale lokale interessenter. For at give et vist fingerpeg om udviklingen og den nuværende situation er der indsamlet data gennem telefonsamtaler med de lokale turistchefer suppleret af et mindre spørgeskema, som de er blevet bedt om udfylde i dialog med de lokale interessenter.

Spørgeskemaet, der med besvarelser kan ses i *Bilag 7*, blev sendt til turistcheferne i Nanortalik, Qaqortoq og Narsarsuaq, medens det i samråd med chefen for Destination Sydgrønland, Salik Hardt blev vurderet, at det ikke var relevant at sende det til Narsaq, da byen kun yderst sjældent anløbes af krydstogtsskibe.

Efterfølgende er rapportens kapitel om Sydgrønland sendt til kommentering og godkendelse hos de tre turistchefer og Salik Hardt.

### **8.1 Anløb til Sydgrønland sommeren 2004**

Nanortalik havde to anløb med henholdsvis 105 og 35 pax. Qaqortoq havde 20 anløb med samlet 14.500 pax. Narsarsuaq havde fire anløb på 5-600 pax, et på 140 pax og et på 36 pax. I Nanortalik gik begge skibe til kaj, medens der i Qaqortoq og Narsarsuaq var såvel skibe, der gik til kaj, som dem der lå for svaj.

Det er ikke på baggrund af besvarelserne muligt at differentiere mellem de forskellige turistkategorier.

### **8.2 Destinationernes egen vurdering af krydstogsturismen**

Der er, som det fremgår, stor forskel i antallet af anløb mellem de tre sydgrønlandske destinationer, der har deltaget i dataindsamlingen.

#### **8.2.1 De socioøkonomiske konsekvenser**

Destinationerne vurderer samstemmende krydstogtsskibenes anløb som noget positivt for det lokale turisterhverv og lokalsamfundet som sådan, men der findes ingen præcise økonomiske opgørelser over omsætning og fortjeneste relateret til krydstogtsskibene. Narsarsuaq er den eneste destination, der har et estimat for turisterhvervets meromsætning, hvor det vurderes, at den har været omkring 150.000 DKK (20.135 euro) især som sejlads til Isfjord "Qooroq". For det øvrige erhvervsliv er der ingen eksakte indikationer fra nogen af destinationerne.

Qaqortoq nævner, at service som turistkontor, museum, kirkerne samt souvenirbutikken altid har åbent når der er anløb uanset tidspunkterne, men der er ingen vurdering af, om indtægterne herved står mål med meromkostningerne.

Narsarsuaq nævner at det lokale turistbureau (Blue Ice Explorer) under anløb bruger alle ressourcerne på krydstogsturisterne, hvilket kan give problemer i forhold til de øvrige turister.

#### **8.2.1.a Lokal kontra ekstern guidning m.v.**

Arctic Adventure benytter egne korttidstilkaldte sommerguider primært fra Danmark, der arrangerer alt vedrørende guidning m.v. i forbindelse med deres skibes anløb i Qaqortoq, Narsarsuaq samt de få anløb i Narsaq (2 - 3 på en femårig periode).

Det betyder, at de lokale turistkontorer og det øvrige lokale turisterhverv ikke får nævneværdige indtægter fra disse anløb, selv om Arctic Adventure lukrerer på de turismetilbud, der er udviklet af bl.a. de lokale turistkontorer.

Når markedet er så lille, som det er tilfældet for de grønlandske byer, er det overordentlig svært at generere lokale turismerelaterede job, og udefrakommende guider underminerer disse bestræbelser. Det er en væsentlig årsag til det anspændte forhold mellem de lokale turistkontorer og Arctic Adventure.

Samtidig betaler de korttidstilkaldte guider ikke skat til lokalsamfundet og bidrager således ikke til lokaløkonomien.

Det bør derfor tilstræbes, at mest muligt af handlingen overgår til lokale operatører, som også Qaqortoq arbejder for.

Arctic Adventures turister køber naturligvis i et vist omfang souvenir m.v. lokalt og er således med til at øge den lokale turismerelaterede omsætning.

#### **8.2.1.b Zodiacs kontra P-godkendte både**

Direktøren for Destination South Greenland peger på problemstillingen med, at krydstogtsskibene må benytte deres egne medbragte zodiacs, medens det lokale turisterhverv kun må benytte P-godkendte både til passagersejlad (både godkendt til passagersejlad af den danske Søfartsstyrelse).

Det er en torn i øjet på det lokale turisterhverv, at de skal ofre millioner af DKK på P-godkendte både, medens krydstogtsturisterne sejles rundt i det, som de opfatter som ”lappede gummibåde”.

Hvis der blev stillet det samme krav over for krydstogtsskibene, ville sejlad til og fra krydstogtsskibene kunne udvikle sig til en lukrativ forretning for det lokale turisterhverv.

#### **8.2.1.c Muligheden for skift af passagerer giver Narsarsuaq en særstatus**

Det at der for en del skibes vedkommende skiftes passagerer i Narsarsuaq giver en væsentlig bedre mulighed for at forøge omsætningen på grund af krydstogtsskibene end de andre havne, hvor skibene typisk ligger nogle få timer.

Narsarsuaq fremhæver selv, at det er en god havn for krydstogtsskibe, hvor der er mulighed for at skifte passager og besætning, modtage og sende post, tank brandstof og kildevand. I forbindelse med passagerskift er der gode tilbud til turisterne, så de kan blive nogle dage og bl.a. tage på Isfjordstur, bygde- og vikingtur til Qassiarsuk/Brathalid, vandretur til Indlandsis, helikopter ture til Indlandsis samt souvenirbutik, museum m.v.

### **8.2.2 De sociokulturelle konsekvenser**

På det sociokulturelle plan vurderer Nanortalik og Qaqortoq samspillet mellem lokalsamfundet og krydstogsturisterne som positivt, medens der ikke er nogen vurdering fra Narsarsuaq (der i denne sammenhæng ikke kan betegnes som et ”normalt” lokalsamfund).

### **8.2.3 Miljø**

Der er ingen af turistcheferne, der er bekendt med miljømæssige negative konsekvenser som følge af krydstogtsskibene.

Der er dog blandt fangere og fiskere en udtalt skepsis over for krydstogtsskibene og en frygt for, at de bl.a. er med til at true fuglefjeldene og havpattedyr. Om frygten er berettiget skal være usagt, men kombineret med en egen usikkerhed, om hvilken negativ påvirkning krydstogtsskibene har på naturen, er det en medvirkende årsag til, at chefen for Destination South Greenland ønsker mere overvågning af krydstogtsskibene.

Han fremfører også, at krydstogtsskibenes aktiviteter ind imellem kolliderer med andre turismeaktiviteter som i de tilfælde, hvor krydstogtsskibenes zodiacs sejler ind til kajakbasekamps og tilsvarende.

Endvidere er der de sikkerhedsmæssige aspekter som faren for at større olieudslip eller et dissideret forlis. Han ønsker en afklaring på, om beredskabet er tilstrækkeligt – også til en eventuel bjergning af passagererne fra et stort krydstogtsskib?

Sammenfattende anbefaler Salik Hard en samlet drøftelse og vurdering af de natur- og miljømæssige konsekvenser samt sikkerhedsaspektet.

## **8.3 Samlet vurdering**

Det er ikke muligt på det foreliggende datagrundlag at gennemføre en egentlig analyse af krydstogtsturismens potentialer og konsekvenser i Sydgrønland.

Tilsyneladende er der kun få af de problemer, der fremhæves i Ammassalik og særdeleshed i Ittoqqortoormiit. Om det skyldes måden dataene er indsamlet, eller om det bunder i reelle forskelle, kan ikke afklares uden en mere systematisk dataindsamling.

## **9. Konklusion**

I nærværende rapport opridses status for krydstogtturisme, dens konsekvenser, branchens organisering og udviklingstender, især i relation til det nichemarked der retter sig mod den del af Nordatlanten, der omfatter Island og Østgrønland, og i et vist omfang behandles også Sydgrønland.

Vi skelner mellem de store skibe og ekspeditionsskibene og skitserer status for de enkelte destinationer i forhold til en række indikatorer, som vi vurderer berører de sociokulturelle, de socioøkonomiske samt de natur- og miljømæssige aspekter af krydstogtturismen.

Formålet med rapporten har primært været, ud fra en grov gennemgang af tilgængelige data samt indsamling og kortlægning af krydstogtsrelevante data fra de enkelte destinationer, at identificere, hvor der er et særligt behov for basal eller øget viden. Vi har derfor været fokuseret på at vurdere, hvor der eksisterer huller i overblikket over krydstogtturismens udvikling på disse breddegrader for bedre at være i stand til at oparbejde viden i forhold relevante og tiltrængte områder.

Rapporten skal ikke opfattes som et fyldestgørende forskningspapir, men skal primært opfattes som et indlæg i noget større – som et pilotprojekt der baner vejen for og udstikker pejlemærkerne i det videre arbejde med et hovedprojekt.

Pilotprojektet har begrænsninger i, men samtidig styrke af, at der er benyttet forskellige metoder, som ikke nødvendigvis er koordineret imellem kapitlerne. Ved at afprøve forskellige metoder mener vi dog, at målet har helliget midlet. Vi er bedre i stand til at skelne mellem, hvilken metoder der passer bedst til forskellige problemstillinger. Med afprøvningsfasen bag os (som at dyppe hånden i væsken for at mærke temperaturen) er vi bedre rustet til i det fremtidige projekt at skelne mellem brugbare og ufrugtbare metoder til de forskellige problemstillinger.

### **9.1 Rederier, skibe og turisterne**

Krydstogtsverdensmarkedet er domineret af tre store konglomerater, der råder over to tredjedele af den samlede passagerkapacitet, og som samtidig driver en lang række hotelkæder, rejsebureauer og øvrige landbaserede støttefunktioner. Det er dog værd at bemærke, at de tre store konglomerater stort set ikke opererer i området, og at kun ét af disse var repræsenteret og havde to skibe i området i sommeren 2004, der begge anløb Island og Sydgrønland.

På internationalt plan er der en tydelig tendens til, at krydstogtsskibene bliver stadig større, en tendens der også slår i gennem i forhold til skibe, der anløber Island og Grønland. Samtidig er der dog, specielt i de arktiske egne, en tendens til stadig flere mindre krydstogtsskibe, der ofte karakteriseres som ”ekspeditions-krydstogtsskibe”.

I forhold til Grønland er det et tydeligt mønster, hvor de større skibe oftest sejler fra Island og syd om Grønland gennem Prins Christians Sund og op langs Vestkysten, inden de krydser over mod den canadiske østkyst eller går mod syd. De mindre ”ekspeditions-krydstogtsskibe” sejler derimod oftest langs Østgrønland, hvor et yndet mål er Nationalparken og Ittoqqortoormiit og for de flestes vedkommende kombineret med at sejle til eller fra Svalbard.



Krydstogsturisterne i forhold til Island og Grønland repræsenterer en bred vifte af nationaliteter, hvor der dog er en tendens til, at Tyskland og Frankrig er dominerende.

## **9.2 De geografiske forskelle og samhørighed**

Island og Grønland er for de internationale krydstogtselskaber perifere, men op igennem halvfemserne har der været en stadig voksende interesse for disse områders værdi som seværdighed. Det forener dem, at de geografisk er naboer, og at de kan karakteriseres af en lille og spredt befolkning og ”vild uberørt natur”, og i mange tilfælde indgår de i samme ruteplan for de krydstogter, der markedsfører og sælger Arktis eller ”Det Høje Nord”. Syd- og Øst Grønland, samt Island er yndede drømmemål blandt vestlige storbyboere med romantiske forventninger om store naturoplevelser.

På væsentlige punkter er der forskelle mellem Island, Øst- og Syd Grønland som rejsemål for krydstogtskibe og -turister.

Island modtager krydstogtskibe i langt større omfang og besøges af en bredere vifte af forskellige typer krydstogtskibe end Grønland, og infrastrukturen for turismeaktiviteter er langt mere udviklet. Islandske krydstogtdestinationer har i nogle henseender mere til fælles med Nordnorge, Shetlandsøerne, Færøerne, og Nordskotland også i forhold til naturmæssig og bosætningsmæssige karakteristika.

Grønland deler derimod karakteristika med dele af Svalbard og Nordcanada, samt Nordrusland og til dels Antarktis. De studerede områder i Grønland har derfor et mere eksotisk præg som destinationer, hvad angår kultur, natur og seværdigheder. Grønland kan således i højere grad karakteriseres som en af de destinationer, der regnes som et de ultimative mål blandt de rejsende, hvad angår polarmiljø, vildt dyreliv og oprindelig kultur (indigenous people).

## **9.3 De lokale interessenter**

Vi har kortlagt interesserne/stakeholders indenfor turistsegmentet i Syd- og Øst Grønland samt i Island. Det viser sig at være en lang række forskelligartede interessenter, hvor de ikke alle er relevante for den enkelte destination:

- kommuner,
- lokale beboere,
- havne,
- toldmyndigheder,
- agenter og turistkontorer,
- rejsebureauer,
- busselskaber,
- lokale guider,
- detailhandelen,
- fagorganisationer,
- interregionale samarbejdsorganer,
- naturfrednings- og miljøorganisationer.

### **9.3.1 Relationer mellem lokalsamfund og rederier**

I Grønland er den strukturelle relation mellem rederier og destinationen som oftest simplere, da det som regel er de lokale turistkontorer, der er mellemløddet i kontakten mellem lokalsamfundet og krydstogtskibenes passagerer. I Island er strukturen langt mere kompliceret, idet en lang række agenter konkurrerer på markedsvilkår for at servicere skibene, besætning og turister. De forskellige strukturer i relationerne mellem rederi og lokalsamfund giver forskellige presserende problemstillinger, der bør tages hånd om lokalt.

I takt med den stigende centralisering i branchen bliver krydstogtselskaberne stadig mere magtfulde. Vi peger på, at det øger behovet for at varetage de lokale interesser og at påvirke eller som minimum at have medindflydelse på krydstogsturismens udvikling. En forudsætning herfor er at sikre det nødvendige overblik over krydstogsturismens konsekvenser og potentielle muligheder i forhold til en lang række centrale aspekter, hvor sådanne overblik ikke i dag eksisterer.

#### **9.3.1.a National koordinerende organ**

I Island er der for nyligt oprettet, Cruise Iceland, et samarbejdsorgan eller forum for dialog mellem de relevante interessenter i forhold til krydstogsturismen. Et tilsvarende organ findes ikke for indeværende i Grønland.

Der findes det interregionale samarbejdsforum, North Atlantic Islands Cruise Project, en slags dialogarena mellem Grønland, Island og Færøerne, som formodentligt overvåger udviklingen. Hvor aktivt det er vides ikke.

## **9.4 Centrale problemstillinger**

Gennem projekter har vi identificeret en række væsentlige problemstillinger i forhold til krydstogtturisme i de to lande, samt på de enkelte destinationer. De samlede problemstillinger er meget komplekse og omfatter såvel forvaltningsmæssige og administrative problemer som påvirkninger af og konsekvenserne for lokalsamfundene, kulturminde, natur og miljø. I det følgende er udvalgte problemstillinger opsummeret.

### **9.4.1 Konsekvenser af det internationale terrorberedskab**

Som følge af terrorangrebet den 11. september 2001 er der indført nye internationale reguleringsregimer og højere sikkerhedskrav i forhold til alle havne med internationale anløb (ISPS direktivet). Det vil uundgåeligt medføre øgede udgifter for modtagerhavnene i form af øgede arbejdsbyrde og mandskabskrav til lokale myndigheder, havnemyndigheder, politi, immigrationsmyndigheder osv., ligesom der er krav om indhegning og opdeling af havnen, kontrolteknologi osv.

Specielt i forhold til de mindre havne vil implementeringen af ISPS direktivet medføre store udgifter og samtidig en ændring af det kendte havnemiljø, hvor havnen er en åben og integreret del af samfundet. Det vil være naturligt at dække i hvert fald dele af udgifterne gennem brugerbetaling fra eksempelvis krydstogtskibene.

På den anden side klager krydstogtserhvervet over ”himmelhøje regninger” til rederierne efter indførelsen af ISPS direktivet, og det påpeges, at der samtidig er store lokale prisforskelle. Det kan på sigt medføre en konkurrenceforvridning mellem havnene, især hvis det sammenholdes med havnenes øgede autonomi i forhold til prissætning.

Konsekvenserne af implementeringen af ISPS direktivet og den deraf følgende prisudvikling for havneanløb er forhold, der bør undersøges nærmere for at sikre et mere præcist vidensgrundlag, der kan muliggøre en national og bilateral koordinering.

#### **9.4.2 Det ulige bytteforhold**

Projektet dokumenterer for nogle destinationer i Grønland et meget ulige bytteforhold mellem krydstogsturismen og lokalsamfundet i lokalsamfundets disfavør. Helt galt går det i Ittoqqortoormiit, hvor lokalsamfundet i praksis betaler et ikke ubetydeligt beløb for hver krydstogsturists besøg i byen.

Erfaringen fra andre destinationer indikerer, at der ikke nødvendigvis behøver at være et så ulige bytteforhold, men der er tilsyneladende en tendens til, at de mindste lokalsamfund med de færreste krydstogtsanløb har mindst om overhoved nogen reel fortjeneste på anløbene.

Hele problemstillingen bør undersøges nærmere, og det bør vurderes om der på baggrund af nogle destinationers gode erfaringer kan udvikles anbefalinger og vejledninger til andre. Ligesom det bør undersøges, om der bør udvikles national og/eller bilateral koordinering for at sikre, at destinationerne ikke ”spilles ud mod hinanden”.

##### **9.4.2.a Et friskt pust udefra eller kulturel fornødelse?**

Fra de fleste lokalsamfund (destinationer), hvor specielt de grønlandske er isolerede og relativt sjældent får besøg udefra, gives der udtryk for, at et enkelt krydstogtsskib eller et par stykker og specielt årets første opfattes som et friskt pust udefra.

Men der gives også udtryk for, at det hurtigt kan blive for meget af det gode, en tendens der ikke kan spores fra de islandske destinationer.

Når en by som Ittoqqortoormiit med 550 indbygger i løbet af halvanden måned får besøg af 11 krydstogtsskibe med i størrelsesorden 80 til 100 besøgende (inklusive den del af besætningen der deltager i besøget), bliver det for meget, specielt når den generelle oplevelse i byen er, at man intet økonomisk får ud af det. Det giver, med en vis ret, følelsen af at være dyr i en Zoologisk have, og der falder bemærkninger som ”kommer der nu flere **krydstogtsterrorister**”.

Problemstillingen forværres af, at en stor del af passagererne er for dårligt forberedt til et sådanne besøg. De forventer på den ene side at besøge ”den oprindelige kultur” og frustreres over at møde en befolkning, der går klædt og i store træk tilsyneladende lever som vesteuropæer. Samtidig forarges de over at møde berusede mennesker, at se rod og affald og opleve ting, som de oplever som forarmelse og fattigdom.

I deres manglende evne til at læse de kulturelle forhold og i frustration over at erkende det ulige bytteforhold er der turister, der iværksætter pengeindsamlinger på skibet, for at donere beløbet til ”byens fattige børn”.

Selv hvis bytteforholdet var mere lige, er der formodentlig en grænse for, hvor mange krydstogsturister, og specielt hvor mange samtidige krydstogsturister, et lokalsamfund kan bære. Som grotesk eksempel har den ene projektmedarbejder i anden sammenhæng oplevet et krydstogtsanløb med 1.500 passagerer i en grønlandsk bygd med 200 indbyggere.

Situationen gik grassat. Turisterne gik uanfægtet ind i folks huse, fotograferede alt og alle, og alt dagligliv i bygden gik i stå, medens befolkningen måbende stod og så på.

Det er vigtigt, at der udvikles nogle ”værktøjer” der kan forberede turisten på det lokalsamfund, de skal besøge, og at der udvikles et kodeks for, hvordan ”turisterne bør opføre sig”.

På tilsvarende vis er det vigtigt, at der udvikles ”værktøjer”, der sikrer en god og gensidig kommunikation mellem turistkontorer, havnemyndigheder etc. og lokalbefolkningen. Og at såvel de nationale som de lokale turistinteressenter påtager sig ansvaret for at formidle den relevante information om lokalsamfundets kultur og levevis til de rederier, der planlægger at besøge destinationen.

I den forbindelse bør det også undersøges, om og i givet fald hvordan pengeindsamlinger blandt turisterne hensigtsmæssigt kan kanaliseres over i lokalsamfundet uden at cementere det ulige bytteforhold og følelsen af kulturel og økonomisk ”underdanighed”, eller om det er mere hensigtsmæssigt at sikre et mere lige bytteforhold gennem højere priser ved anløb og arrangementer.

Det bør også vurderes, om og eventuelt hvordan lokalsamfundene kan få indflydelse på tilgangen af krydstogsturister.

#### *9.4.2.b En grænse for det frivillige engagement?*

Specielt i Island forekommer der en anden problemstilling i forhold til det ulige bytteforhold, hvor lokale initiativtagere har formået at få en række lokale frivillige til at arrangere velkomstkomiteer for at hylde krydstogsturisterne ved ankomsten til deres destination.

Det rejser spørgsmålet om, hvor hensigtsmæssigt det på sigt er at være afhængig af frivillig arbejdskraft, om hvor smerte- og bæredygtighedsgrænsen ligger for det frivillige engagement, og om det frivillige arbejde harmonerer med ønsket om et økonomisk fornuftigt bytteforhold til lokalsamfundets favør.

#### *9.4.2.c Muligheden for destinationsbestemt besøgsafgift*

Grønlands Hjemmestyre indførte pr. 1. januar 2004 en afgift på 300 DKK (40 EURO) pr. krydstogtspassager ved sejlads i grønlandsk farvand. I 2004 gav det en indtægt til Landskassen på 3,8 mill. DKK (510.000 EURO), uden det tilsyneladende påvirkede det stadigt stigende besøgstal.

Det bør vurderes, om det ulige bytteforhold i forhold til lokalsamfundene delvist kan kompenseres gennem en destinationsrelateret afgift, der eksempelvis kunne gå til overvågning, beskyttelse og genoprettelse af natur og kulturarv, der belastes som følge af krydstogsturismen. Det norske miljøministerium har planer om at indføre en sådan afgift for turister til Svalbard.

Hvis et sådanne tiltag overvejes, bør der sikres en koordinering og harmonisering, så de enkelte nordatlantiske lande eller de enkelte destinationer spilles ud mod hinanden.

#### **9.4.2.d En bæredygtig udvikling?**

Der bør foretages en nærmere vurdering af de nævnte aspekter med henblik på at afveje, om krydstogsturismen i forhold til lokalsamfundene foregår bæredygtigt på det socioøkonomiske, det sociokulturelle og det natur- og miljømæssige plan.

En sådan vurdering vil kunne bidrage til at udvikle lokale, nationale og bilaterale tiltag, der kan fremme en udnyttelse af krydstogsturismens erhvervmæssige og økonomiske potentialer, samtidig med at det tilstræbes, at udviklingen går i bæredygtig retning.

#### **9.4.3 En beskæftigelsesmæssig multiplikatoreffekt?**

Som nævnt dokumenterer projektet for nogle destinationer et ulige bytteforhold i lokalsamfundets disfavør, medens der for flere andre destinationer ikke er dokumentation for et reelt positivt bytteforhold.

Et vigtigt element i vurderingen af bytteforholdet er krydstogsturismens eventuelle beskæftigelsesmæssige multiplikatoreffekt på den enkelte destination. Kan man overhoved tale om en multiplikatoreffekt på de mindre destinationer med en begrænset krydstogsturismeomsætning? Hvor stor skal omsætningen være, før multiplikatoreffekten reelt slår igennem?

Her er der et stort behov for et mere detaljeret og dybdegående studie af en eventuel multiplikatoreffekt og for flere destinationers vedkommende en dokumentation af krydstogtturismens reelle landbaserede omsætning.

Det vil være ønskeligt, at sådanne studier kan munde ud i udviklingen af et metodegrundlag til vurdering af de særlige forhold der gør sig gældende i Øst- og Sydgrønland og i Island. Ved det planlagte større arktisk atlantiske projekt vil metoden kunne afprøves på andre sammenlignelige destinationer, og vil måske i modificeret form kunne bidrage til analysen af krydstogsturismen i relation til udkantsområder under andre himmelstrøg.

#### **9.4.4 Miljømæssige konsekvenser**

Der er et presserende behov for mere præcis og til formålet designet forskning af de miljømæssige aspekter af krydstogt i Nordatlanten og i Arktis.

Gennem projektet har vi registreret en række centrale problemstillinger, der primært er hentet fra studier i Svalbard og Alaska, og vi har overført nogen af deres problemstillinger og testresultater uden dog at have haft mulighed for afprøvninger. Resultaterne fra Svalbard og Alaska tjener som en vag præcisering af de miljømæssige aspekter, der sandsynligvis også kunne være et problem i Østgrønland og omkring Vest- og Nordisland.

Med den øgede internationale opmærksomhed på opvarmningen af polarområderne, og de mulige dramatiske konsekvenser den kan have for klimaforandringer, folkesundhed, dyrearters overlevelse, søveje osv., sammenholdt med erkendelsen af den accelererende forurening og ophobning af giftstof i de nordlige havområder, er det kun mærkeligt, at der ikke indtil nu er fokuseret på krydstogtsskibenes spildevandsudledning, affaldsdumpning, skylning af tanke m.v..

Vi opfordrer derfor til grundigere studier af de miljømæssige aspekter af krydstogtsskibenes bidrag til økologiske problemer.

#### **9.4.5 Slitage på kulturminder, vegetation m.v.**

Inden for projektets rammer har det kun været muligt overfladisk at behandle aspekter som krydstogsturisternes slitage på kulturminder, vegetation m.v., ligesom det ikke har været muligt at gå i dybden med vurdering af de forvaltningsmæssige tiltag for at beskytte.

Der er en stigende tendens til, at krydstogtsskibene sender passagererne i land med zodiacs på "uberørte steder", og der er i dag ikke et tilstrækkeligt overblik over, hvor og i hvilket omfang den form for landgang finder sted. Eksempelvis er landgang i Nationalparken hovedattraktionen for de ekspeditions-krydstogtsskibe, der sejler i Nordøstgrønland, og på hver tur blev der gjort landgang tre til syv gange i 2004. Siriuspatruljen og arkæologer registrerer allerede på nuværende tidspunkt en tydelig slitage på udvalgte steder.

Med reference til *Nordisk Ministerråd: 2003* findes der i Grønland kulturminder fra de forskellige eskimokulturer helt tilbage til fra 2500 år f.kr, fra nordboernes bosættelser fra slutningen af 900 tallet, fra international fangst efter 1750, fra videnskabelige ekspeditioner og opdagelsesrejser, fra mineraludvinding og fra anden verdenskrig. Bortset fra eskimokulturerne er kulturmindetyperne i Vest- og Nordisland lige så mangfoldige, hvortil kan lægges minder fra hvalfangst ca. 1600-1750. Det er i høj grad disse kulturminder specielt ekspeditions-krydstogtsskibene vælger at præsentere deres turister for.

Dette meget tiltrængte studie af miljøovervågning af færdselsslitage i Island, Grønland og Svalbard fokuserede på udvalgte områder. I Grønland var Øst- og Sydgrønland ikke inkluderet, og der eksisterer derfor et videnshul om tilstanden. I Island var Snæfellsjökull nationalpark inkluderet, og her er der en del steder registreret synlige slitageproblemer på vegetation og stier og en øget kysterosion som følge af det øgede færdselspres.

Af andre yndede mål bør nævnes fuglefjelde og de steder, hvor sæler og hvalros går i land for at sole sig. Også i forhold til det område er der for lidt viden om krydstogtsturismens konsekvenser.

Vi vurderer derfor, at der på specifikke steder i Øst- og Sydgrønland, samt i Vest- og Nordisland er behov for studier med henblik på tilstandsvurderinger af de områder, hvor det er kendt, at der er øgende eller stort færdselspres fra krydstogtturister.

## 10. Bilag

### 10.1 Bilag 1

Rederi og hjemsted	Skibe	Regist.	Pax	Besæt.	Operatør og hjemsted	Havneanløb og antal anløb
Transocean Tours <sup>1</sup> <b>A</b>	Astor	Bahamas	590	300		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reykjavik 1</li> <li>• Qaqortoq 1</li> <li>• Ísafjörður 1</li> <li>• Akureyri 1</li> </ul>
Majestic International Cruise Inc. Grækenland	Ocean Monarch	-	600	-	Page & Moy 4 ture og udlejet til Trinity Mirror, Scotland. & Hansatouristik, Tyskland	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akureyri 4</li> <li>• Grundarfjörður 2</li> <li>• Prins Christian Sund 3</li> <li>• Qaqortoq 2</li> <li>• Reykjavik 4</li> <li>• Kulusuk 1</li> <li>• Ammassalik 1</li> </ul>
Saga Group Ltd. Storbritannien	Saga Rose	Bahamas	584	350	Saga Cruises Storbritannien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vestmannaeyjar 2</li> <li>• Reykjavik 2</li> <li>• Qaqortoq 2</li> </ul>
Holland America Line /Carnival corporation	Rotterdam	Holland	1320	593		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prins Christian Sund 1</li> <li>• Reykjavik 1</li> </ul>
Fred.Olsen Cruise Lines / ejet af Ganger Rolf & Bonheur	Black Watch	Bahamas	761	310		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vestmannaeyjar 1</li> <li>• Reykjavik 1</li> <li>• Narsarsuaq 1</li> <li>• Qaqortoq 1</li> </ul>
	Black Prince	Norge	442	200	Page & Moy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akureyri 2</li> <li>• Reykjavik 2</li> <li>• Prins Christian Sund 2</li> <li>• Qaqortoq 2</li> </ul>
Hapaq Lloyd Cruises ejet af Bunnys adventure and Cruises Nassau	Hanseatic	Bahamas	150	122		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reykjavik 1</li> <li>• Prins Christian Sund 1</li> <li>• Kajuleq 1</li> <li>• Áppillattoq 1</li> <li>• Hvalsey 1</li> <li>• Qaqortoq 1</li> </ul>
Plantours & Partners GmbH, Tyskland – I eje af Servicios Maritimos Litoral	Vistamar	Spanien	299	110		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ísafjörður 1</li> <li>• Reykjavik 1</li> <li>• Kap Farvel 1</li> </ul>
Discovery World Cruises	Discovery	Bahamas	610	350		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reykjavik 2</li> <li>• Prins Christian 2 Sund</li> <li>• Narsarsuaq 2</li> </ul>
Compagnie Des Iles Du Ponant /Tapis Rouge Crosiere	Le Diamant	Frankrig	198		Radisson Seven seas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reykjavik 1</li> <li>• Prins Christian Sund 1</li> <li>• Narsarsuaq 1</li> </ul>

<sup>1</sup> Rederiet Transocean Tours to skibe er i tabellen markeret med **A**, men er placeret forskellige steder, da der er tale om forskellige skibsstørrelser, -typer og destinationer.

Rederi og hjemsted	Skibe	Regist.	Pax	Besæt.	Operatør og hjemsted	Havneanløb og antal anløb
Delphin Seereisen, Tyskland	Delphin Renaissance	Marshall øerne	698	300	Cruise Invest.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qaqortoq 1</li> <li>• Prins Christian Sund 1</li> <li>• Reykjavik 1</li> </ul>
Seven Seas Cruises – ejet af Carlson 50% og Vlasov 50%	Seven Seas Navigator	Bahamas	490	325	Seven Seas Cruises USA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qaqortoq 2</li> <li>• Reykjavik 1</li> <li>• Prins Christian Sund 2</li> </ul>
Princess Cruises /Carnival Corporation	Grand Princess	Bermuda	2600	1100		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reykjavik 2</li> <li>• Prins Christian Sund 2</li> <li>• Qaqortoq 2</li> </ul>
Clipper Cruise Lines / New World Ship Management Company LLC	Clipper adventurer	Bahamas	122	84	USA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reykjavik 1</li> <li>• Surtsey 1</li> <li>• Höfn í Hornafirði 1</li> <li>• Húsavík 1</li> <li>• Skjoldungen 1</li> <li>• Prins Christian Sund 1</li> <li>• Nanortalik 1</li> </ul>
P.P Shirsov Institue of Oceanology	Orlova	Rusland			Quark Expeditions USA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keflavik 1</li> <li>• Vestmannaeyjar 1</li> <li>• Sydøst Grønland 1</li> <li>• Prins Christian Sund 1</li> <li>• Hvalsey - Qaqortoq</li> </ul>
	Akademik Vavilov	Rusland	80	45	Poseidon Arctic Expeditions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keflavik 1</li> <li>• Itoqqortoormiit 1</li> <li>• Nansen Fjord 1</li> <li>• Vestmannaeyjar 1</li> </ul>
Oceanwide expeditions/ Hydrographic Institute of St.Petersburg	Professor Multanivskiy	Rusland	49	25	Arctic Expedition cruises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keflavik 2</li> <li>• Snæfellsnes – Flatey 1</li> <li>• Látrabjarg 1</li> <li>• Øst Grønland 1</li> <li>• Scoresbysund fjord 1</li> <li>• Itoqqortoormiit 1</li> <li>• Nansen fjord 1</li> <li>• Kolbeinsey 1</li> <li>• Borgarfjörður Eystri 1</li> <li>• Vestmannaeyjar 1</li> </ul>
	Grigoriy Mikheev	Rusland	46		Arctic Expedition cruises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keflavik 2</li> <li>• Snæfellsnes 2</li> <li>• Ísafjörður, Aðalvík 1</li> <li>• Cape Hofman Halvø 1</li> <li>• Itoqqortoormiit 2</li> <li>• Blossville Kysten, Gunnbjørns fjeld 1</li> <li>• Nansen Fjord 1</li> </ul>
	Professor Molchanov	Rusland	45-60	20	Oceanwide expeditions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keflavik 1</li> <li>• Itoqqortoormiit 1</li> <li>• Nansen Fjord 1</li> </ul>
Karlsen Shipping	MV Polar Star		96		NCV Expedition Cruises & Polar Star Expeditions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reykjavik 2</li> <li>• Prins Christian Sund – Nanortalik 1</li> <li>• Ílillek &amp; Ígaliku 1</li> <li>• Hvalsey – Qaqortoq 1</li> <li>• Ile de France 1</li> <li>• Itoqqortoormiit 1</li> </ul>



Rederi og hjemsted	Skibe	Regist.	Pax	Besæt.	Operatør og hjemsted	Havneanløb og antal anløb
Transocean Tours A	Polar Pioneer		Ca. 53		på licens hos forskellige	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaiser Franz Josef fjord</li> <li>• Scoresbysund 1</li> <li>• Keflavik 1</li> </ul>
	Ms Brand Polaris		92	20	Scantours Inc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaiser Franz Josef Fjord</li> <li>• Ittoqortoormiit</li> <li>• Keflavik</li> <li>• Reykjavik</li> <li>• Narsaq</li> </ul>

*Kilde : Bearbejdet på grundlag af adskillige havnes registreringer og ud fra alle registrerede rejsetilbud fundet i perioden februar –juni 2004 for sommerperioden 2004 - sammenkørt med Douglas Ward 2004.*

Enkelte anløb kan muligvis være blevet annulleret på grund af vejrforhold. Dataene i tabellen er indhentet ved gennemgang af adskillige rejseplanlæggeregres websites og sammenkørt med de islandske havnes komplette liste over skibe med anløb. Desværre foreligger der ikke komplette lister over planlagte anløb til grønlandske havne.

## 10.2 Bilag 2

### Oversigt over anløb til Ittoqqortoormiit sommeren 2004

Anløbsdato	Navn	Pax	Staff
12/8	Gregory Mikheev	45	
24/8	Polar Pioneer	53	
24/8	Gregory Mikheev	45	
3/9	Polar Pioneer	45	
7/9	Polar Star	85	
8/9	Professor Multanovskyj	46	25
8/9	Professor Molchanov	51	20
10/9	Sergey Vavilov	64	
13/9	Gregory Mikheev	46	
15/9	Professor Multanovskyj	45	25
27/9	Professor Multanovskyj	49	25
*	2 SKIBE HERUDOVER VENDTE OM PGA DÅRLIGT VEJR		
7/7	Nina II (Sejlskib)	3	
15/7	Tara 5 (Sejlskib)	18	
6/8	Pagan (Sejlskib)		
8/8	Mio Palmo (Sejlskib)	6	
13/8	Tara 5 (Sejlskib)	18	
15/8	Daisy (Sejlskib)	10	

Det er vigtigt at bemærke, at det samlede staff (der dækker over ”ekspeditionsleder”, guider, ”hotelpersonale” m.v.) samt størstedelen af besætningen deltager i besøgene af Ittoqqortoormiit og således bør sidestilles med turisterne, hvad angår betydningen for lokalsamfundet.

\* På grund af dårligt vejr vendte *Gregory Mikheev* ( 3. tur) og *Professor Molchanov* (2.tur) om.

## **10.3 Bilag 3**

**13/10-04**

**Karina Bernlow**

**Nonni Travel Greenland**

### **Anløbne krydstogtskibe i Ittoqqortoormiit sommeren 2004.**

Vi nåede dette år op på i alt 11 cruiseskibe , men her skulle faktisk have været 13 . Pga dårligt vejr , vendte ”Gregory Mikheev” ( 3. tur) og ”Professor Molchanov” (2.tur) om .

#### **24/8 : Gregory Mikheev**

**Antal Pax : 45**

**Guides/Ekspeditionsleder : Christian Kempf**

**Kontakt :** Christian Kempf aflyste først sin ankomst , da han ikke ville betale passagerer afgift. Han ændrede dog mening og ankom med meget kort varsel kl 21 om aftenen og forlangte post , bank og butik åben . Hans pax brugte dog stort set ingen penge , så dette blev sidste gang , byen ”stod på hovedet” for et cruiseskib . Fremover vil det kun være turistkontoret der er åbent , hvis cruiseskibe ankommer udenfor åbningstid .

#### **24/8 : Polar Pioneer**

**Antal pax : 53**

**Guides / Ekspeditionsleder : Henrik Lovendahl & Sue Werner**

**Kontakt :** Polar Pioneer var som altid i kontakt med os flere uger før ankomst .

#### **24/8 : Gregory Mikheev**

**Antal Pax : 45**

**Guides/ Ekspeditionsleder : Christian Kempf**

**Kontakt :** Vi fik mail dagen før ankomst.

#### **3/9 : Polar Pioneer**

**Antal pax : 45**

**Guides / Ekspeditionsleder : Henrik Lovendahl & Sue Werner**

**Kontakt :** upåklagelig

#### **7/9 : Polar Star**

**Antal pax : 85**

**Guides / Ekspeditionsleder : Palle Norrit & Laurie Dexter**

**Kontakt :** Vi fik først besked om de ønskede guidede byture dagen før og kunne kun skaffe 3 guider . Aftalen var at skibets egne guider skulle hjælpe med byrundturen , da vores guider kun tager grupper på max 12 . Skibet overholdt dog ikke dette og grupperne blev alt for store , så flere pax fik ikke noget særligt ud af rundvisningen.

#### **8/9 : Professor Multanovskyj**

**Antal pax : 46**

**Guides / Ekspeditionsleder : Troels Jakobsen & Klaus Kiesewetter**

**Kontakt :** Vi fik mail dagen før ankomst . Jeg havde en samtale med E.L. om at varsle os i god tid inden ankomst og denne blev så fornærmet at han nægtede at komme ind på kontoret , da skibet ankom 2. gang . Ved 3. anløb var han dog faldet ned på jorden , varslede ankomst i god tid og lovede en forbedring til næste år .

Guiden Troels derimod , har siden hen sørget for at varsle os i god tid og har gjort et stort arbejde for at informere andre E. L også . Han har desuden haft kontakt til Oceanwide angående varsel af ankomst , opførsel osv.

**8/9 : Professor Molchanov**

**Antal pax : 51**

**Guides / Ekspeditionsleder : Rinie**

**Kontakt :** Vi blev ringet op dagen inden ankomst . Rinie mener at han har ”opdaget” østkysten , fordi han var med på det første cruiseskib der kom til vores by . Derfor mener han at han ikke behøver varsle , da han ikke behøvede gøre det de første år . Han har meget svært ved at forstå at vi forsøger at organisere cruise turismen på kysten.

**10/9 : Sergey Vavilov**

**Antal pax : 64**

**Guides / Ekspeditionsleder : Bill Davis**

**Kontakt :** Meget god . Det var første gang vi havde besøg af skibet og jeg havde kontakt med Bill Davis i flere måneder inden.

**13/9 : Gregory Mikheev**

**Antal pax : 46**

**Guides / Ekspeditionsleder : Ko de Koorte & Christian Glahder**

**Kontakt :** Varsel dagen inden ankomst

**15/9 : Professor Multavovskij**

**Antal pax : 45**

**Guides / Ekspeditionsleder : Klaus Kiesewetter og Hans**

**Kontakt :** Intet varsel overhovedet

**27/9 : Professor Multanovskij**

**Antal pax : 49**

**Guides / Eksepeditionsleder : Klaus Kiesewetter og Line**

**Kontakt :** Varsel i god tid

**Derudover har byen haft besøg af følgende mindre både :**

**7/7 : Nina II**

3 pax ombord

**15/7 : Tara 5**

18 pax ombord

**6/8 : Pagan**

**8/8 : Mio Palmo**

6 pax ombord

**13/8 : Tara 5**

18 pax ombord

**15/8 : Daisy**

10 pax ombord

## **10.4 Bilag 4**

### **Der var følgende 8 anløb af ”ekspeditions-krydstogtsskibe” til Ittoqqortoormiit i 2002:**

- POLAR PIONEER 26. august (80 pax)
- POLAR STAR 2. september (72-80 pax)
- PROFF. MOLCHANOV 5. september (? pax)
- PROFF. MULTANOVSKY 6. september (? pax)
- POLAR STAR 6. september (ca. 80 pax)
- PROFF. MOLCHANOV 11. september (? pax)
- PROFF. MOLCHANOV 13. september (? pax)
- GRIGORY MIKHEEV 16. september (40 pax)

Endvidere anløb nogle mindre sejlskibe:

- ”Vamos” fra Alaska
- ”Kittiwake” fra Belgien
- ”Lodyn” fra Norge
- ”Ocean Grace” fra England

### **Der var følgende 9 anløb af ”ekspeditions-krydstogtsskibe” til Ittoqqortoormiit i 2003:**

- Polarstar 31. august pax 55
- Polar Pioner 31. august pax ?
- Professor Multanovskiy 2. september pax ?
- Polar Pioner 4. september pax ?
- Professor Molchanov 8. september pax ?
- M/V Grigory Mikheev 12. september pax ?
- Professor Multanovskiy 14. september pax ?
- Professor Molchanov 16. september pax ?
- Professor Multanovskiy 23. september pax ?

Endvidere anløb nogle mindre skibe:

- Arctic Fern 27. juli pax 5
- Aquarius 25. august pax 3
- Turmoil 18. august pax 13
- Vamos 4. august pax 1
- Solanus 3. august pax 9

## 10.5 Bilag 5

### **ITTOQQORTOORMIIT KOMMUNE**

ERHVERVSKONSULENTEN

**marts 2003**

**Notat vedr. anløb af krydstogtskibe (og sejlskibe) i 2002.**

#### **KRYDSTOGTSKIBE :**

Ittoqqortoormiit by har i sommeren 2002 haft besøg i alt 8 gange af krydstogtskibe. Nogen af besøgene var i forbindelse med rejser fra Svalbard til Island – andre var alene korte ture fra og til Island. En af grundene til de flere besøg har muligvis været issituationen med ganske lidt is i området. Mindre end halvdelen af besøgene var varslet på forhånd – og såvel så vi som KNI's handelschef benyttede lejligheden til at bede de ansvarlige turledere, vi talte med om, at vi gerne ser forhåndsmeddelelse.

1. **"POLAR PIONEER" mandag d. 26. august (80 pax)**
2. **"POLAR STAR" – mandag d. 2. september (72-80 pax)**
3. **"PROFF. MOLCHANOV" – torsdag d. 5. september (? pax)**
4. **"PROFF. MULTANOVSKY" – fredag d. 6. september (? pax)**
5. **"POLAR STAR" - fredag d. 6. september (ca. 80 pax)**
6. **"PROFF. MOLCHANOV" – onsdag d. 11. september (? pax)**
7. **"PROFF. MOLCHANOV" – fredag d. 13. september (? pax)**
8. **"GRIGORY MIKHEEV" – mandag d. 16. september (40 pax)**

Ad 1 : Uvarslet besøg, dog at vi blev kontaktet 1 time før anløb af en repræsentant for et ombordværende TV-hold, som ønskede at lave optagelser til et australsk TV-rejseprogram. Der blev lavet nogen optagelser, men det kunne helt sikkert være blevet bedre, såfremt vi havde haft mulighed for at forberede os. Samme dag ankom i øvrigt årets 2. forsyningsskib "Kista Arctica" – tidligere end ventet, så der blev pludselig en meget travl og "overophedet" stemning i byen" Turarrangør var "Aurora Exp." fra Sydney med Managing Director Greg Mortimer som turleder. 80 pax – primært fra Australien.

Ad 2 : Besøg varslet i god tid med anmodning om guider mv. i byen. Arrangør var "Adventureresor", Sverige, knap 80 pax, fortrinsvis svenskere og nordmænd. En god oplevelse for alle, mener jeg – og vi blev iøvrigt inviteret om bord til at spise frokost sammen med turlederne og for at svare på spørgsmål.

Ad 3 : Var forhåndsansmeldt via Greenland Tourism – men til en dato ugen efter – hvor "Molchanov" i øvrigt kom på hele 2 visitter. Vi fik dog en tlf. melding dagen før via "Proff. Multanovsky", der meddelte om deres ankomst og ønsker. Arrangør "Oceanwide Exp." – primært turister fra forskellige europæiske lande.

Ad 4 : Forhåndsansmeldt fra Greenland Tourism til enten denne dag eller dagen før – tlf. melding et par dage i forvejen om præcise ankomsttidspunkt, så OK.

Arrangør "Supernova Exp." og fortrinsvis franske turister.

Ad 5 : Næppe havde vi konstateret at "Multanovsky" var ankommet som planlagt, før vi i horisonten kunne se endnu et skib. Det viste sig at være "Polar Star", der kom igen fra Island – helt uvarslet – med turister fra primært Canada, men også flere europæiske lande. Arrangør ?

Ad 7, 8 og 9 – havde vi alene en melding fra en turleder ugen før om, at "Molchanov" sikkert kom igen ugen efter, det havde man hørt fra besætningen – vi hørte intet. Jeg var i øvrigt bortrejst til Travel Mart og har derfor ikke yderligere oplysninger – bortset fra at der var tale om korte ture fra Island og retur – og datoerne har jeg fået fra KNI, som jo inkasserer "havneafgiften".

## **SEJLSKIBE :**

Endvidere kan anføres, at Scoresbysund fjorden i 2003 har haft besøg af mindst 4 mindre sejlskibe – nogen besøgte byen flere gange i forbindelse med rundture :

1. "Vamos" fra Alaska
2. "Kittiwake" fra Belgien
3. "Lodyn" fra Norge
4. "Ocean Grace" fra England

I sommeren 2000 var der ingen besøg af sejlskibe – og jeg har ikke nøjagtige oplysninger om tidligere års eventuelle besøg. I sommeren 2001 havde vi besøg af et enkelt sejlskib fra England, "Cloud Walker", som tidligere bl. a. har besøgt byer i Sydgrønland.

**Dette notat tilsendes Greenland Tourism efter aftale med Direktør Stig Rømer Winther, idet han har oplyst mig, at man fra GT`s side arbejder på at få alle turoperatører til at meddele om besøg med et rimeligt varsel.**

Maillet til Steen Rømer, Hideo og Søren Thalund  
Kopi : Nonni Travel

Gitte Mortensen



## **10.6 Bilag 6**

### **Kommentarer fra Hanne og Birger Sandell**

Hej Kåre.

Du må undskylde, at vi ikke har reageret før på din rapport, men vi har haft travlt og rejser i morgen til Østen.

Kommentarer til rapport:

fin rapport om problemerne med den tiltagende krydstogtaktivitet blandt andet i Ittoqqortoormiit.

Hvis man nu så på problemet fra en helt anden synsvinkel og stillede spørgsmålet; hvilken form for turisme gavner lokalsamfundet? Hvor er det lokalbefolkningen og samfundet kan tjene penge og samtidig have en oplevelse af, at de ikke bliver udnyttet af andre?

Man må ikke glemme at der kun er 500 mennesker i området!

Med kan kræve så store afgifter af krydstogtskibene, så de ikke har interesse i at sejle på Østkysten.

Med den stigende interesse der er i at komme til Nordøstgrønland, vil det ikke afholde folk fra at rejse derop og det vil derfor stimulere den form for turisme, som samfundet har gavn af ( økonomisk udbytte). De små grupper som tager på slædeture om foråret og ture ind i fjorden om sommeren. Det er her pengene ligger samfundsmæssigt set, idet det skaber arbejde for lokalbefolkningen, som er trængt på deres eneste erhvervemulighed, nemlig fangsten.

For os at se, så kan man ved at vanskeliggøre mulighederne for krydstogtskibene i at besejle Scoresbysund Fjord, netop stimulerer interessen for at komme derop på anden vis ( folk skal nok komme, uanset pris)

Problemet er vel egentlig, hvorvidt den videre udvikling af turismen skal være til gavn for lokalsamfundet eller for turisten.

For øjeblikket er krydstogtturismen kun til glæde for fremmede entreprenører samt turisterne.

m.v.h. Hanne og Birger

## 10.7 Bilag 7

Spørgsmål	Nanortalik	Qaqortoq	Narsarsuaq
<i>Hvor mange anløb har I haft i år samt pax på de enkelte skibe/anløb</i>	Clipper Adventure 105 pax Polar Star 35 pax	20 anløb = 14.500 pax	4 på 5-600 pax 1 på 140 pax 1 på 36 pax
<i>Hvilke rederier/skibe har I haft anløb af</i>	Clipper Adventure 105 pax Polar Star 35 pax	Seven Seas Navigator, Grand Princess, HapagLoyd	Discovery, Seven Seas Navigator + 2 ukendt navn
<i>Hvilke skibe gik til kaj eller lå for svaj</i>	Begge gik til kaj	Vistamar, Hanseatic og Clipper Adventure gik til kaj ellers andre ankede udenfor byen	2 x Discovery samt den på 140 pax kom til kaj De øvrige for svaj
<i>Hvis det er muligt en differentiering mellem de forskellige skibes primære turistkategorier</i>	Normale krydstogsturister som er interesseret i Nordboerne - Vikinger	Der er alle slags	Amerikanere og englændere
<i>Hvad har de samlede omkostninger/indtægter af krydstogtsskibene været for RAL*</i>	Ingen oplysning	Spørg RAL	Ingen oplysning
<i>Hvad har passagerne betydet af meromsætning for butikker og øvrigt erhvervsliv - om muligt gerne delt op på</i> 1. souvenirbutikker, museer m.v. 2. guidede ture og andre arrangementer 3. arrangeret transport med taxa, bus m.v. 4. dagligvarebutikker 5. andre service og tjenesteydelser 6. hvis det er muligt også opdelt på de forskellige turistkategorier/nationaliteter	1. De købte godt men kan ikke måles specifikt set i forhold til den samlede omsætning 2. Her i Nanortalik sælges en færdigpakke til skibet for X-\$ pr. pax. Turistkontoret arrangerer og betaler herefter med diverse foreninger mm. folkedans, korsang, kajak opvisning museumsbesøg mm. 3. ingen ting 4. ingen ting 5. ingen ting 6. ikke muligt	1. Større indtægter, helt sikkert 2. Flere ture samt direkte køb af ture uden mellemmand 3. nok det samme som før 4. Det er nok det samme som før 5. Mere for Tele Post. Restauranten har nok det samme som før. Flere solgte via boderne udenfor arrangeret af os 6. tyskere, englændere, amerikanere, italienere, irere. Folk der enten ingenting køber til de skibe der køber alt	2. Omsætning for Blue Ice Explorer har været omkring 150.000 DKK (20.135 euro) især som sejlads til Isfjord "Qoorooq", og lidt for land udflugter 3. Der er arrangeret bus kørsel til og fra havnen

Spørgsmål	Nanortalik	Qaqortoq	Narsarsuaq
<i>I hvilket omfang har anløbene betydet merarbejde og meromkostninger for forretninger, det øvrige erhvervsliv og RAL (har det på grund af anløbstidspunkt været nødvendigt at holde åbent uden for almindelig arbejdstid og tilsvarende)?</i>	Ikke noget mig bekendt	Service organet (turistkontor, RAL, museum, kirkerne samt souvenirbutikken) har altid åbent når der er anløb. Uanset tidspunkterne	Under anløb bruger Blue Ice Explorer alle ressourcerne på krydstogtsturerne, hvilket kan give problemer i forhold til de øvrige turister.
<i>Hvis det er muligt også en vurdering af, om merudgifter har stået mål med indtægter, gerne fordelt på forretnings- eller ydelsestype. (Hvis mersalget primært vedrører varer eller ydelser, hvor overheadet i forvejen er lavt, skal der stor omsætning til for at det bliver en god forretning, hvis der er store medudgifter.)</i>	Ingen svar muligt	Mellemforhandlerne burde bruge de lokale kræfter mere så vil man kunne snakke om mere indtægter. Ydelserne er altid det samme, med små ændringer, ellers nogenlunde det samme, men en plus	
<i>Hvilke skibe har provianteret og i hvilket omfang - har provianteringen været aftalt, så det var forberedt og ikke gav problemer for butikker eller lokalbefolkning</i>	Ingen svar muligt	Der er ingen skibe der har proviantere her. Ikke engang vand har de bedt om.	
<i>Hvilke skibe har afleveret affald og i hvilket omfang fordelt på:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• almindeligt husholdningsaffald</li> <li>• miljøfarligt affald</li> <li>• olieaffald</li> <li>• har de i givet fald betalt afgift?</li> </ul>	Ingen svar muligt	Ingen har afleverede noget	
<i>Er der observeret miljømæssige belastninger fra nogle skibe (røg støj og møg)- hvilket skibe og hvilke belastninger</i>	Ingen belastning så vid mig bekendt	Ingen	
<i>Har skibe været i nærheden af fugleffelde eller anden sårbar natur - hvilke</i>	Ikke mig bekendt	Ingen af hvad vi ved af.	
<i>Har turisterne krænket befolkningen ved at gå ind i haver eller lignende</i>	Nej!!	Nej, aldrig.	
<i>Vurdering af samspillet mellem passagerer og lokalbefolkning (opfattes turisterne som noget</i>	Lokalbefolkningen er meget glade for besøgene og turisterne er glad for	Positivt vil jeg mene, vi har aldrig hørt nogen form for klager eller noget der kan	

<b>Spørgsmål</b>	<b>Nanortalik</b>	<b>Qaqortoq</b>	<b>Narsarsuaq</b>
<i>positivt eller irriterende m.v.?)</i>	folks venlighed	ligne det. Begge veje.	
<i>Hvilken agent har stået for turisternes aktiviteterne på land (hvis I ved det). Det interessante er, om der har været mellemagenter inde, eller om det er jer som turistkontor, der alene har stået for arrangementerne</i>	Her er som tidligere nævnt kun en agent: Turistkontoret	Arctic Adventure har stået som mellemmand. Flere af skibene har vi handlet selv og vil i fremtiden arbejde for at alle købte direkte fra os.	Arctic Adventure handlede 2 x Discovery samt den på 140 pax. Blue Ice Explorer handlede Seven Seas Navigator og den på 36 pax

\* RAL (Royal Arctic Line) har i de større byer hvervet som havnemyndighed og handling af fremmede skibe, medens det i de mindre byer og i bygderne er KNI, der står for opgaven.

## **10.8 Bilag 8 Oversigt over relevante hjemmesider**

### **Magazines, Cruise Database, News, Forums**

[Asian Cruise Passenger](#) (A new magazine)  
[Australian Cruise Club](#) (Australian cruise webpage & online cruise club)  
[Australian Cruise Passenger Magazine](#)  
[Candy's Internet Cruise Planner](#) (By Candy Brock)  
[Choosing Cruises UK](#) (Cruise lines, ships, ports)  
[Click-a-Cruise](#)  
[Crociereonline.Net](#) (Italian site)  
[Crociere.com](#) (Italian site)  
[Cruise](#) (A Japanese Magazine)  
[Cruise @ddicts](#) (Information center e community)  
[Cruise Business Net](#) (Trade magazine Cruise Business Review, Finland)  
[Cruise Calls](#) (German site)  
[Cruiseclues](#) (Extensive information on specific cruises)  
[Cruise Community](#) (An archive of information for the cruise industry, by Seatrade Cruise Media Ltd)  
[CruiseCrazies](#) (Primarily focused on the CruiseCrazies board)  
[Cruise Critic](#) (A site for cruise lovers with information covering all aspects of cruising)  
[CruiseDiva.com](#) (A cruise travel guidebook)  
[Cruiseweb.nl](#) (De cruisesite van Nederland en Belgie)  
[Cruise Week News](#) (A weekly newsletter delivered via fax or e-mail)  
[CruiseView](#) (Streaming video tours of cruise ships)  
[Cruising @ www.ezboard.com](#) (Forum)  
[Cruising - Cruising-On-TV](#)  
[Cruising News](#) (A quarterly newsletter published in Australia)  
[Cruising on Line](#) (Brazilian site)  
[Cruising the 21st century](#) (Dedicated to cruise ships that are in active service)  
[Das Ruderhaus](#) (German site)  
[Dawsons Worldwide Cruise Timetables](#)  
[Discover-Cruises](#) (Passenger Shipping Association UK - PSA)  
[e-cruiseworld.com](#) (The global cruise site)  
[Epinions.com](#) (Express your opinion)  
[Get Cruising](#) (Passenger ship infocenter)  
[Infocruceros.com](#) (Spanish site)  
[Interactive Cruises](#)  
[Kreuzfahrten Infos - Kreuzfahrten Online Buchen](#) (German site)  
[List of Official](#)  
[National Geographic](#) (Cruise Guide)  
[Nautical Notes](#) (News on the cruise and shipping industries)  
[Porthole Cruise Magazine](#)  
[Prow's Edge](#)  
[rolling pin CRUISE](#)  
[Seacruise](#) (A IRC based chat channel)  
[SeacruiseReviews.com](#)  
[Schiffsfotos](#) (German site dedicated to all ships enthusiasts and photo collectors worldwide)

[Sealinks Maritime Web directory](#)

[SeaView](#)

[Sea Letter Cruise Magazine](#)

[Ships and Cruises](#)

[Ship Happens](#) (Message forum, chat, polls, etc. based in UK)

[Shipinfo](#) (A place to learn about ships, UK)

[Shipstats.Com](#) (Ship comparison site)

[Southern Cross // Furuto, Bengurou](#) (Japanese site)

[The Cruise Information Service - UK](#) (PSA - Passenger Shipping Association)

[The Cruise Ship Center](#)

What Cruise (Web site of What Cruise Magazine published in UK)

[When the Cruise Ship Docks](#) (Message boards on cruise destinations)

[Willem's Maritime Pages](#) (Ships visiting The Netherlands)

### **Groups and Lists**

[Cruise Ships](#) (Yahoo: dedicated to the sharing of cruise ship reviews, pictures, news and stories)

[Cruises](#) (MSN Groups)

[Cruises](#) (Yahoo: do you like to cruise? Or do you need advise about a cruise line, ship or destination for your next vacation?)

[Liners List](#) (Yahoo)

[New Improved Liners List \(NILL\)](#) (Yahoo)

[PassengerShips](#) (Yahoo: discussion of ocean liners and other passenger ships past, present and future)

<http://www.nedcruise.info/nieuwseng.htm#who>

<http://www.travelserver.net/travelpage/ubb-bin/ultimatebb.cgi>

### **Travel/Cruise Operators, Cruise Site**

Celles Maritime Adventures Club (Elegant private megayachts)

[China Cruises](#)

[Classic Cruises of Newport](#) (Sailing cruise yacht Arabella)

[Cruise Adriatic](#) (MS Dalmacija)

[CruiseNorway](#) (A virtual Norwegian Coastal Voyage cruise)

[Cruising the Great Lakes](#) (The Mariport Group)

Odessamerica (Operator of sea and river cruises)

[Page & Moy - Cruise Collection](#) (Tour Operator, UK)

[The Paraná Gypsy](#) (River barge on the Paraná River in South America)

[Phoenix Reisen GmbH](#) (Tour Operator, Germany)

[Prince William Sound Cruises & Tours](#)

[Princess Tours & Princess Alaska Lodges](#) (Princess Cruises' tour company in Alaska)

[Pullmantur Crucero](#) (Spanish operator of the Oceanic and of the Blue Dream)

[Royal Cleopatra Nile Cruises](#) (Cruises aboard a Dahabia)

[Russian Waterway Cruises](#) (By Cruise Marketing Int.)

[Russian Waterways Cruises](#) (by GT Corporation)

[Sailing Boat Eolo](#) (Luxury cruises in the Venice Lagoon)

[Small Ship Cruises](#) (All the ships under 500 pax)

[Saechsische Dampfschiffahrt](#) (River cruises in Germany)

[Seetours International](#) (Cruise operator, Germany - P&O Princess Cruises)  
[Serenité River Cruising](#) (Germany)  
[Sonesta Nile Cruises](#)  
[The Barge Connection](#) (Canal and river barging in Europe)  
[The New York State Canal System](#) (Erie, Champlain, Oswego and Cayuga Seneca canals)  
[Transocean Tours](#) (Cruise operator, Germany)  
[Travcotels](#) (Nile Cruises)  
[Travel Dynamics International](#)  
[Unigalapagos](#) (Galapagos Islands cruises)  
[Venture Pacific Marine, Inc.](#) (Yacht Centurion)  
[Victory Yacht Cruises](#) (Cruising in Tierra Del Fuego)  
[Vikings Yacht Cruises](#) (Yacht cruises to the Greek islands)  
[Voyages of Discovery](#) (Tour operator, UK)  
[Zegrahm Expeditions](#)

[http://www.seetours.de/html/eng\\_zahlen.html](http://www.seetours.de/html/eng_zahlen.html)

#### **Auction**

[All Cruise Auction](#)  
[Sky Auction](#)  
[The Cruise Auction](#)

#### **Trans-Atlantic Cruises Schedules**

[North Atlantic sailing schedules](#) (Cunard Line, Canada Maritime and Independent Container Line ships by The Cruise People Ltd)  
[Trans-Atlantic Passenger Services](#) (Year-round sailings by liner and by freighter. The Cruise People Ltd)

#### **Cruise Software and other services for Travel Professionals**

[Amadeus API](#)  
[Amadeus Cruise](#)  
[Anite Business Systems](#)  
[Cornerstone Information Systems](#)  
Maritime Employment Services, Inc.  
[Maritime Leisure Group](#)  
Internet Guide to Freightier Travel  
[Maris Freightier Cruises](#)  
[Pathfinder Marine Travel Consultants](#)  
[The Cruise People Ltd](#)  
[TravLtips Cruise & Freightier Travel Association](#)

#### **Replicas of cruise ships**

[Austek](#) (Australian Technical Models)  
[Liberty Models International](#) (The Netherlands)  
[Maritime Replicas America](#)  
[Model Graf](#)  
[Scherbak Ship Models](#)

#### **Cruise Vessels**

[Caronia II](#) (by Peter Stevens)  
[Crystal Serenity](#)  
[Empress of the North](#) (American West Steamboat Company)  
[Explorer II](#) (Abercrombie & Kent)  
[Freedom Ship International, Inc.](#) (The project of a mobile floating city at sea)  
[QE2 Queen Elizabeth 2](#)  
[Queen Mary 2](#)  
[Queen Mary 2](#) (The guide to the new Cunard flagship - also [www.nzmaritime.co.nz/qm2/index.html](http://www.nzmaritime.co.nz/qm2/index.html))  
[The American Flagship Project](#)

### **Cruise Vessels: telephones, faxes**

Contacts to Cruise Lines <http://www.cybercruises.com/shiplist.htm>

[Ship Contacts](#) (by i-Cruise.Com)

[Seafax](#) (by SeaView)

### **Trade Shows, Exhibitions, Conferences**

[APTS - Airport, Port and Terminal Security 2002](#)  
[Cruise + Ferry 2003](#) (Conference and exhibition in London, organized by Lloyd's List Events)  
[Seatrade](#) (Conference, Exhibitions, all events, etc.)  
[Seatrade Cruise Shipping Convention](#) (March 2004, Miami Beach, USA)  
[Seatrade Europe Cruise, Ferry and River Cruise Convention](#) (October 2003, Hamburg, Germany)  
[Seatrade Cruise Mexico](#) (April 2003, Acapulco, Mexico)  
[Seatrade Mediterranean Cruise and Ferry Convention](#) (November 2004, Genoa, Italy)  
[Seatrade Middle East Maritime](#) (December 2004, Dubai, UAE)  
Classic Ships  
[Cobwebs](#) (Ocean Liner Memorabilia)  
[Holland America Line](#) (The unofficial site)  
[International Steamboat Society](#)  
[KinShips](#) (The passenger vessels of your immigrant ancestors)  
[Lost Liners](#) (Honoring the Golden Age of Ocean Travel)  
[Manxman Steamship Company](#) (Organisation formed to purchase, restore and preserve the former Isle of Man passenger turbine steamship Manxman)  
[Maritime Antiques Inc.](#)  
[Maritime Heritage Preserver](#) (Mode, Art, Culture, Services, Information about the Maritime Tradition)  
[Maritime Matters](#) (Ocean liner history and cruise ship news)  
[Maritime Museum Rotterdam](#)  
[Museum of Science and Technology "Leonardo da Vinci"](#)  
[Ship Shape](#) (Ocean Liner Memorabilia and Collectibles)  
[Ships & Ships](#) (Ship photos and postcards)  
[Simplon Postcards](#) (The ship postcard website)  
[SS Catalina Preservation Association](#)  
[SSHSA](#) (The Steamship Historical Society of America)  
[SS MaritimeWorld](#) (Passenger liners and cruise ships of yesteryear)  
[SS United States](#)



[S.S. United States Foundation West Coast Chapter](#)

[SS United States Preservation Society](#)

[Steamboats.com](#) (Site dedicated to paddlewheel steamboats)

[Steamboats.org](#) (The Legend of Steamboatin')

[The Marine Museum at Fall River](#)

[The Ocean Liner Museum](#)

[Transportation Hobby Collectibles Online](#) (Ocean Liner Memorabilia)

[Vereniging De Lijn](#) (Matters concerning the Holland-Amerika Lijn)

[Vintage Liners](#)

### **Cuisine, Recipes**

[Cruise Gourmet Magazine](#)

[CruiseLineCuisine.com](#) (Famous recipes of cruise line master chefs)

[The Cruise Chef](#) (Favorite recipes of cruise chefs from all over the world)

### **Tall Ships**

Sail Boston 2000

### **Medicine, Medical Consultants, Medical Equipments, Seminars, etc.**

[CDC Vessel Sanitation Program](#)

## 11. Referencer:

Alaska Department of Environmental Conservation (2004): "*Assessment of Cruise Ship and Ferry Wastewater Impacts in Alaska*", Commercial Passenger Vessel Environmental Compliance Program. February 9, 2004.

Andersson, J. (2000): "*Cruise Offer Fun in the Sun For all but the low-wage crew. Global staff runs booming industry*". New Orleans Times-Picayune (march 5):8

Ásgeirsdóttir, Sigríður G. (2003): "Skemmtiferðaskip á Norðurslóðum: Vaxtarbroddur fyrir Ísafjörð?", Uudgivet.Bsc.speciale tourismestudier, Islands Universitet.

AMAP (2004): "Radioactivity in the Arctic – AMAP Assessment 2002", Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), Oslo, 2004.

Atlantik Tours (2004): "*Shore excursions in Iceland*",  
<http://www.atlantic.is/cruise/other.htm>

Bauer, Thomas.G (2003): "Antarctic tourism: Island tourism with a difference", in Islander online, 2003. <http://www.islandstudies.org/islander/online/article/antarctic.htm>

Basedow.S.L, Eiane.K, Tverberg.V & Spindler.M (2004): "*Advection of zooplankton in an Arctic fjord (Kongsfjorden, Svalbard)*"; Estuarine Coastal and Shelf Science, Elsevier Science.

Bergen Port Authority (2004). "*Cruise Suksess for Bergen*", Pressemelding, 13.oktober 2004.

Bergen og omlands havnevesen/Port of Bergen (2004a): "*Statistikk over Turistskipsaløp i Bergen*", Oktober 2004.

Boniface.B & Cooper (2001): "*The Geography of Tourism and Travelling*", Butterworth Heinemann Publishing, London, 2001

Bow, S. (1999): "*Working on Cruise Ships*". Oxford. Vacation Work.

BREA (2003): "*The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2002*", prepared for International Council of Cruise Lines by Business Research & Economic Advisors, August, 2003.

Briem, Ólafur (2004): "*Hvað gerist 1.júlí 2005?*" Presentation til Cruise Iceland's etableringsmøde, 20.febrúar, 2004. Samband íslenskra kaupskipaútgerða.

British Antarctic Survey (2004): "It started in Iceland, got a little rough but could only get better", Natural Environment Research Council, set februar 2005.  
[http://www.antarctica.ac.uk/Living\\_and\\_Working/Diaries/RRS\\_James\\_Clark\\_Ross/arctic2004/13\\_44/](http://www.antarctica.ac.uk/Living_and_Working/Diaries/RRS_James_Clark_Ross/arctic2004/13_44/)

Brubakk, Einar (2004): "*Driving the Industry: Different Type of Propellers, the influence on noise and Vibration Onboard Cruise Vessels*", Seatrade Cruise Shipping Convention, March 15-18, 2004.

Coster, Len (2004): "*Converting Cruise Passengers to Land-Based Vacationers*", Seatrade Cruise Shipping Convention, March 15-18, 2004.

Carnival Corporation (2004): "*Carnival Corporation & Plc. – Our brands*",  
<http://carnivalcorp.com/Sections/InvestorOverview/Brands.aspx>

CLIA (2003): "*NFO World group – 2002 Cruise Market Profile Study*", for: Cruise Lines International Association (CLIA). [www.clia.com](http://www.clia.com), set april 2004.

Cordle, Ina Paiva (2004): "*Port Security in doubt*", The Miami Herald. March 19.2004.

Cordle, Ina Paiva (2004): "*Cruise Industry sees more growth on the horizon*", The Miami Herald. March 16.2004.

Cruise Iceland (2004): "*Samþykktir Cruise Iceland*", Samþykktir fyrir Cruise Iceland, 20.febrúar 2004.

Cruise Iceland (2004): "*Memo*", fremsat til medlemsmøde.

Cruise Industry News Inc. (2004): "*Cruise Industry News, Winter 2003/2004*"; New York.

Cruise Industry News Inc.(2004a): "*Cruise Industry News, Spring 2004*", New York.

Cyber Cruises (2003): *Cruise Ships list, Cruise companies, name of each ship and number of passengers*, <http://www.cybercruises.com/cruiseurl.htm>

Danmarks Turistråd (2003): "*Beretning 2002 – Vækst og Værdi for dansk turisme*", København, 2003.

Dickinson,R and A,Vladimir, (1997): "*Selling the sea. An Inside look at the cruise industry*". New York: Wiley. 211-214.

Douglas.Ngaire & Douglas.Norman (2004): "*Cruise Ship Passenger Spending Patterns in Pacific Island Ports*", International Journal of Tourism Research, 6,4; July/august. pp.251-261.2004.

Dwyer, Larry & Forsyth, Peter (1998): "*Economic Significance of cruise Tourism*", Annals of Tourism Research 1998. , Vol 25, No. 2, pp. 393-415

ECSA (2004): "*European Cruise Council (ECC) Elects Chairman and Vice Chairman at first board meeting in Brussels*", European Community Shipowners' Association, <http://www.ecsa.be/pressreleases/041.asp>

EPA (2003): "*EPA actions (or not) and Perspectives on Cruise Ships*", Upubliceret presentation, Seatrade Cruise Shipping Convention, Miami 3.march, 2003.

Félagsvísindastofnun (1995): "*Survey among foreign Sea Cruise Tourists 1993 –1995, Statistical Survey*", University of Iceland, Reykjavik November, 1995

Fox, John (2004): "*Business Opportunities in the Northwest*", Seatrade Cruise Shipping Convention, Miami, March 15-18. 2004.

Greenland Tourism (2004): "*Cruise to Greenland 2004 -Greenlandic PAX TAX*", Nuuk 2004.

Greenland Tourism (2004a): "*Værdibaseret Årsrapport 2003*", Nuuk, Maj 2004.

Greenland Tourism (2004b): "*Cruise to Greenland 2005 – Cruise Manual 2005*"; Nuuk 2004.

Grønlands turistråd (2004): "*Anløb af krydstogtskibe 2004 – 2.Version 25/2 2004*", upubliceret statistik.

Grønlands hjemmestyre(2002): “*Redegørelse vedrørende Krydstogtturisme i Grønland*” Udarbejdet af skattedirektoratet, Direktoratet for Miljø og Natur, Direktoratet for Bolig og Infrastruktur og Landsstyrets Sekretariat, Nuuk, Februar, 2002.

Gössling, Stefan (2002). “*Human-Environmental Relations with Tourism*”, Annals of Tourism Research, Vol.29, No.2, pp. 539-556.

Hagstofa Íslands (2004): “*Hagstofa Islands 2004 – vinnumarkaðskönnun og skipting atvinnugreina*”, Reykjavík, 2004.

Henthorne T.(2000): “*An Analysis of Expenditures by Cruise Ship Passengers in Jamaica*”. Journal of Travel Research 38:246-250

Herbert Yuill & Gorecki Karen (2004): “*Cruise Control? The cruise ship industry in Canada*”. The Dominion., Canada’s Grassroot Newspaper, 20.july, 2004.

ICCL (2003): “*U.S. Economic study (Business research and economic advisors, BREA*”[www.iccl.com](http://www.iccl.com), set april 2004

ICCL (2004): “*Passenger and vessel growth in the cruise industry – economic research*”. [www.iccl.com](http://www.iccl.com), set maj 2004

ICCL (2004a): “*International Maritime Industry – Background and Facts*”, <http://www.iccl.org/faq/imi/cfm>

ICCL (2004b): “*Even Keel – The Official Newsletter of the Cruise Line Industry*”, Winter 2004.

ICCL (2004c): “*International Council of Cruise Lines – What is the International Council of Cruise Lines*”, <http://www.iccl.org/whoweare/index.cfm>

IMO (2004): [www.imo.org](http://www.imo.org)

Inmarsat (2004): “*The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*”, [http://fleet.inmarsat.com/F77\\_security.htm](http://fleet.inmarsat.com/F77_security.htm)

Jaakson, Reiner (2004): “*Beyond the tourist Bubble? Cruiseship passengers in port*”, Annals of Tourism Research, Vol 31, No.1, pp. 44-60, 2004.

Jónsson, Ásgeir (2004): “*Að græða á gestakomum: Þjóðhagslegur ábati ferðaþjónustu og hlutverk ríkisins*”, Landabréfið, Tímarit Félags Landfræðinga.20.árg. 1.tbl.2004

Kaae.Berit, Thomson.Callum & Hendriksen.Kåre (2003): “*Cruise Tourism in the Arctic/North Atlantic – Background Study*”; Unpublished Proposal.2003.

Karlsdóttir, Anna (2005): “*Cruise Tourists in Iceland – Survey on the Economic Significance of Cruise Tourism*”, Háskóli Íslands, Marts 2005.

Klein, Ross (2004): “*The Politics of Environmental Activism: A Case Study of the Cruise Industry and the Environmental Movement*”, <http://www.cruisejunkie.com>

Klein; Ross (2003): “*Cruising – Out of Control: The Cruise Industry, The Environment, Workers, and the Maritimes*”, Canadian Centre for Policy Alternatives – Nova Scotia, CAW, Ottawa, 2003.

Klein; Ross (2003a): "*Caribbean Cruise Sector: Friend of Foe?*" paper presented Caribbean Media Exchange IV, Montego Bay, Jamaica, 18.may.2003.

Klein, Ross (2003b): "*The Cruise Industry and Environmental History and Practice – Is Memorandum of Understanding Effective for Protecting the Environment*", Bluewater Network, San Fransisco and Ocean Advocates, Seattle, October 2003.

Klein, Ross (2003c): "*Charting a Course: The Cruise Industry, The Government of Canada and Purposeful Development*", Canadian Centre for Policy Alternatives, CAW, Ottawa, 2003.

Klein, Ross (2002): "*Cruise ship blues – the underside of the cruise industry*", New Society Publishers", Gabriola Island, British Columbia. 2002.

Knudsen. P, O. Andersen, J.L. Hoyer et.al (2004): "SEA LEVEL VARIATIONS IN THE NORTH ATLANTIC AND ADJACENT SEAS FROM MULTIPLE SATELLITE SOURCES". Kort og Matrikelstyrelsen, Denmark

Krafft, Eric (2004): "*Cruise Industry Diversity*", published and distributed Seatrade Cruise Shipping Convention, Miami, March 15-18. 2004.

Landau, Denise (2001): "*Antarctic Tourism: What are the limits?*", International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO), paper presented on World Tourism Convention – Striking a New Balance – Exploring New Horizons; October 31 – November 2, 2001, Hobart, Tasmania.

London:Travel and Tourism Intelligence.(2000): "*Cruising in Crisis?*" Travel and Tourism Analyst.

Lois.P, Wang.J, Wall.A & Ruxton.T (2004): "Formal safety assessment of cruise ships", Tourism Management 25 (2004), pp.93-109.

Lloyd's Cruise International (2004): "Market Report", Lloyd's Cruise International, August/September 2004.

Mariport Group LTD (2001): "*The Mariport Group Ltd. – Representative projects in Economic Impact Analysis – Expertise Relating to the Cruise Industry.*" <http://www.mariport.com/>

Marti, Bruce.E (2004): "*Trends in world and extended-length cruising (1985-2002)*", in Marine Policy, Volume 28, Issue 3, May 2004, Pages 199-211

Moloney Richard (2004). "*The Economic Contribution of the port of Corks cruise ship business to Ireland – An input-output Analysis*". Business Briefing: Global Cruise. Ireland. p. 1-3.

Nordisk Ministerråd (2003): "*Miljøovervåking av ferdselsslitasje – Grønland, Island og Svalbard*", TemaNord:530, København 2003.

Nordic Council of Ministers (2003): "*Tourism Working Group – Multi-Stakeholder Workshop for a Strategy for Sustainable Tourism in the Arctic – Background Document*", Rambøll og Kemi-Tornio Polytechnic. September 2003.

- Nierenberg, Bruce (2004): "*Cruise Industry Diversity*", Seatrade Cruise Shipping Convention, Miami, March 15-18, 2004.
- Peisley, T. (1992): "*The World Cruise Ship Industry in the 1990's*". Special Report No. 2104, London: Economist Intelligence Unit.
- Peisley, T (1995): "*The Cruise Ship Industry to the 21st Century*". Economist Intelligence Unit Travel and Tourism Analyst 2:4-25.
- Peisley, T. (1998): "*The North American Cruise Market. Travel and Tourism Analyst*". London: Travel and Tourism Intelligence.
- Peisley, Tony (2004): "*Global changes in the cruise Industry 2003-2010*" Seatrade Cruise Shipping Convention, Miami, March 15-18, 2004.
- Payne, Stephen & Villageois, Jean-Remy (2004): "*Newbuilding And Refurbishment – Genesis of a Queen*", Seatrade Cruise Shipping Convention, Miami, 15-18.march, 2004.
- Polar Travel (1999): "Expeditionskreuzfahrt rund um den Nordpol – Umrundung der Arktis", <http://www.polartravel.de/>
- Reykjavíkurbíó (2004): "Fjöldi Skipa – Skemmtiferðaskip 2004"; Reykjavík 2004.
- Royal Caribbean Cruises Ltd (2004): "*Our Company*", [http://www.royalcaribbean.com/aboutus/home.do;jsessionid=0000CZZLtckbA1b9Zgt\\_q9B4Ymr:10ktdmlju](http://www.royalcaribbean.com/aboutus/home.do;jsessionid=0000CZZLtckbA1b9Zgt_q9B4Ymr:10ktdmlju)
- Rollo, Jamie (2004): "*Prime Numbers – The Next 5 Years – A View from Europe*", Seatrade Cruise Shipping Convention, Miami, 15-18.march, 2004.
- SAF (2005): "Hagtölur", Samtök ferðaþjónustunnar/The Icelandic Travel Industry Association, <http://www.saf.is/>
- Samskip (2004): Vita og Afgreiðslugjald á Íslandi, fremsat sag til Cruise Iceland medlemsmøde.
- Sesit, Michael (2002): "*Tax proposals may squeeze multinationals*" Wall Street Journal, August 2002, p.14.
- Sæþórsdóttir, Anna et.al (2001): "*Þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum í Skaftafelli*", Ferðamálaráð Íslands, Háskóla Íslands, Háskólanum á Akureyri, Akureyri, 2001.
- Sæþórsdóttir, Anna ;edit (2003): "*Þolmörk ferðamennsku í friðlandi á Lónsöræfum*", Ferðamálaráð Íslands, Háskóla Íslands, Háskólanum á Akureyri, Akureyri 2003.
- Sæþórsdóttir, Anna & Ólafsdóttir, Gunnþóra (2003): "*Ferðamenn í friðlöndum – Mat á félagslegum þolmörkum og samanburður á viðhorfum ferðamanna að Fjallabaki og á Lónsöræfum.*", Umhverfisstofnun, Reykjavík 2003.
- Swetting, J.E.N & Scott L. Waine (2004): "*A Shifting Tide – Environmental Challenges & Cruise Industry Responses*": The Center for Environmental Leadership in Business. Interim Summary Report. in Seatrade Cruise Review, March 2004 .

Seatrade Cruise Review (2004): “*US maritime Administration (MARAD)*”  
[www.marad.dot.gov/marad\\_statistics\\_march\\_2004](http://www.marad.dot.gov/marad_statistics_march_2004)

Teye, Victor.B & Leclerc (1998): “*Product and service delivery satisfaction among North American cruise passengers*” 1998. Tourism Management, Vol. 19, No. 2, pp. 153-160.

Van Deursen, Herman (2002): “*Iceland’s position as a Cruise Destination*”, Iceland Tourist Board, New York, 2002.

Wang.P.Louis, Wall.A & Ruxton.T (2004): “*Formal Safety assessment of cruise ships*” Tourism Management, 25:93-109.

Ward, Douglas (2004): “*Ocean Cruising & Cruise Ships 2004(Berlitz Complete Guide to Cruising and Cruise Ships)*”, Berlitz Publishing, Oxford, 2004.

Wilkinson P. (1999): “*Caribbean Cruise Tourism: Delusion or Illusion?*” Tourism Geographies 3:261-282

Wood, Robert E (2000): “*Caribbean Cruise Tourism – Globalization at Sea*”. 2000. Annals of Tourism Research, Vol 27, No. 2, pp. 345-370.

Wonderful Copenhagen (2004): “*København søsætter stort krydstogtsamarbejde*”, 9.september 2004.

WWF International Arctic Programme (2004): “*Cruise Tourism on Svalbard - A Risky business ?*”, WWF International Arctic Programme, Oslo, 2004.

WWF Arctic Programme (2002): “*Linking Tourism and Conservation in the Arctic – Ten principles for Arctic Tourism*”, Oslo 2002.

WTO (2003): “*Worldwide Cruise ship activity*”  
<http://www.cruis Newfoundland.com/cruiselines.html>